Le Banche hanno adottato la

PROTECTOGRAPH

perchè impedisce le falsificazioni e le alterazioni degli assegni.

COME LE BANCHE,
ANCHE I CORRENTISTI
hanno interesse
a cautelarsi contro questo rischio, che segue l'assegno dal momento in cui è emesso, fino al momento in cui è pagato.

E COME PER LE BANCHE,
COSÌ PER I CORRENTISTI
il solo rimedio sicuro
È LA PROTECTOGRAPH.

Chiedere opuscolo illustrativo al Concessionario per l'Italia:

ENRICO DE GIOVANNI

Via Meravigli, 12 MILANO (9)

Negozio di esposizione: **Via Romagnosi, 1**

Telefono 86-902

FERT

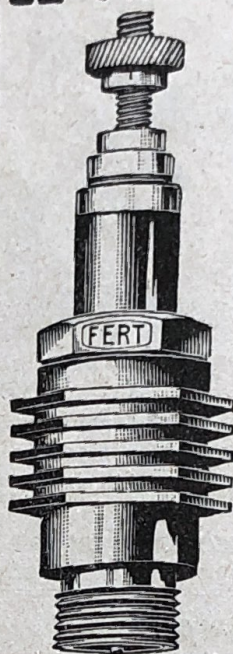
LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1925

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA — Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** - Via Savona, 112

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE SOCIALE L. 40.800.000

VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.

II » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

IV » SESTO S. GIOVANNI (Milano): Leghe metalliche, Ferro Manganese, Silicio, Ghisa speculare, ecc.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura « ITALIA ».

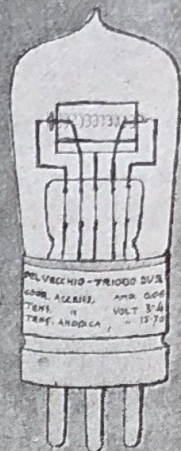
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II » DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

BATTERIA ANODICA
SUPERPILA
TIPO MICRO 80V
SVPERPILA
"LA BASE DI OGNI
RADIOSTAZIONE"
BATTERIE PER RADIO DI TUTTI I TIPI
SOC. AN. SUPERPILA
· FIRENZE ·
CASELLA POSTALE 254
LISTINO GRATIS

RADIO
DELVECCHIO
DV2
MILANO
VALVOLE
TERMOIONICHE
SOC. AN. ING. A. DEL VECCHIO.
VIA VARESE 12 - MILANO (10)

PILLOLE DI SANTA FOSCA
o del PIOVANO
OLTRE DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO da MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco
stimolano le funzioni del fegato e curano la
stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Farmacia PONCI - Venezia
Scatola di 50 pillole Lire 3,- (ovunque)

ANNO XXXI Sommario del Fascicolo di Novembre

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vicepresidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Riassociazione!

Per ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto sociale, evitare ritardi, disguidi, errori, ecc. e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri delle *Vie d'Italia* del 1926 (al prezzo di favore sottospecificato) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1926 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano (5)**, servendosi del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota sociale 1926 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile "Le Vie d'Italia"*. Essa è data in abbonamento fino al 15 Novembre a prezzo di favore a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1926: L. 16.20 (Estero L. 24.20), e cioè in totale:

L. 26,30 (Estero L. 39,30)

Soci Vitalizi e quinquennali: I Vitalizi ed i Quinquennali

non devono pagare alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia"*, debbono versare il relativo importo di abbonamento di favore e cioè (prima del 15 Novembre):

L. 16,20 (Estero L. 24,20)

L'associazione al T. C. I. nel 1926 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 7° fascicolo dell'*Atlante Stradale*;

2° a ricevere **gratuitamente** il 1° volume della *Guida dell'Italia Meridionale* (Abruzzi, Molise e Puglie);

3° a ricevere **gratuitamente** la nuova edizione dell'Annuario Generale di tutti i Comuni e delle Frazioni d'Italia (1.600 pagine):

4° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso e interessante periodico d'Italia: la *Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia"*, (Italia L. 16,20; Estero L. 24,20). — Dopo il 15 Novembre l'importo dell'abbonamento verrà portato a L. 20,20 (Estero L. 28,20);

5° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riservati ai soci del T. C. I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o le altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Vi trasmetto i seguenti importi:

Quota Associazione e Abbonamento Rivista 1926	L. 26,30	- Estero 39,30
Sola Quota Associazione 1926	L. 10.10	» 15,10
Solo Abbonamento Rivista 1926 per Vitalizi e Quinquenn.	L. 16,20	» 24,20

(Cancellare la parte che non interessa)

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista.

Chi non si serve di Vaglia postale lo alleghi alla *raccomandata*.

Cognome .... *Nome* ....

Città .... *Provincia* ....

Via .... *N.* ....

N. .... *di tessera.*

Chi si serve del tagliando per la riassociazione e per l'abbonamento alla RIVISTA e vi incolla l'indirizzo della fascetta si assicura rapidità, puntualità, ordine nell'invio delle pubblicazioni del Touring.

Fate almeno due nuovi Soci

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota. - Le due schede che vi inviamo devono servire per assicurare nell'ambito delle vostre parentele e amicizie due nuovi Soci al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* 12,10 *(L.17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ 52,10 („ 77,10 „)
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150,20 *(L. 250,20 all'Estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* 16,20 *(Estero L. 24,20)* per quota di **abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome (leggibili) ....
....
paternità ....
di anni ....
Professione ....
Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....
Firma del richiedente ....
„ del padre o tutore ....
„ del Socio presentatore ....
Da .... *il* .... *19*..........

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1925
Annuale *e versa L.* 12,10 *(L.17,10 all'Estero)*
Quinquennale „ „ 52,10 („ 77,10 „)
(comprese L. 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* 150,20 *(L. 250,20 all'Estero) (1).*
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L. 250,20 (L. 350,20 all'Estero).*

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Versa anche L. 10 *(Estero L. 15) per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1926 e L.* 16,20 *(Estero L. 24,20)* per quota di **abbonamento** *di favore per il 1926 alla* Rivista Mensile «Le Vie d'Italia».

Nome e Cognome (leggibili) ....
....
paternità ....
di anni ....
Professione ....
Indirizzo esatto { Comune di .... Provincia di .... Via .... N. ....
Firma del richiedente ....
„ del padre o tutore ....
„ del Socio presentatore ....
Da .... *il* .... *19*..........

Dovete consigliare ai vostri amici di iscriversi a Socio Annuale per il 1925 (per avere la **Guida di Roma e dintorni**, il 6° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e contemporaneamente versare anche la quota di riassociazione al Touring per il 1926 e l'abbonamento a **Le Vie d'Italia** per detto anno, inviando cioè complessivamente **L. 38,30 (Estero L. 56,30).**

Chi procura almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso anche il proprio) entro il 31 Dicembre, concorre a 15.000 lire di premi ed all'estrazione delle 4 vetturette «Citroën» oppure può ricevere gratuitamente la collezione dei 59 fogli della classica Carta d'Italia del T. C. I. al 1 : 250.000. — (Chiedere norme Concorso Vitalizi con semplice biglietto con le iniziali P. C. V.)

---

(1) Chi si iscrive subito Socio Vitalizio e versa L. 150,20 (Estero L. 250,20) ha diritto vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai Soci del Touring (a cominciare da quelli riserbati ai Soci del 1925). Aggiungendo L. 16,20 (Estero L. 24,20) alla quota di Vitalizio si ha diritto all'abbonamento di favore alle *"Vie d'Italia,,* per il 1926.

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXXI - N. 11 | Novembre 1925

Abbonamenti per il 1926 (fino al 15 novembre): L. 16,20 (Estero L. 24,20)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

RASSEGNA DI FORZE CHE È STATISTICA DI DEVOZIONI

Era appena finita la grande guerra, erano appena raggiunti e non ancor segnati i confini delle provincie redente, si stava appena assettando provvisoriamente l'immane disordine lasciato dal flagello, che il Touring sentì l'urgenza del dovere di tutti gli istituti, quello di collaborare nell'ambito del proprio programma e senza un istante di esitazione al ripristino della vita normale, sospesa dai terribili eventi nella zona di guerra e fino ai nuovi termini.

Fu così che nacque con prontezza notevole e notata la « Guida delle Tre Venezie ». Un anno e mezzo fra Vittorio Veneto e l'apparizione dei due densi volumi.

Io ricordo con emozione i continui viaggi fra le rovine quasi ancora fumanti della zona d'operazioni, vasta dallo Stelvio a Trieste. Ritraevo con animo dolorante i quadri spaventosi, sospinto a trasvolare per città, per monti e per valli senza il tempo di soffermarmi; vedevo le miserie atroci, le notavo per trasfonderne le scene nella Guida e passavo oltre. Un refrigerio di speranze m'era dato al di là della tragica zona. « Vi è lassù, scrissi allora nella prefazione alla Guida, intorno ai paesi ancora palpitanti per l'attesa secolare, la quiete delle foreste maestose ed immense che mancavano al paesaggio italiano; vi sono le Dolomiti, gemma fantastica, unica, di bellezza alpina; vi è, accorta e grandiosa, la opera dell'uomo intesa a mettere in valore i tesori naturali, così come per poter ammirare una tela bisogna orientarla secondo la luce ».

E scrissi anche a spiegare l'urgenza: « Assai premeva il riesumare, dalle tracce severamente accertate, l'italianità sicura di tutto il territorio. Non dappertutto sono rimasti a colpire l'occhio, anche profano, anfiteatri e templi come a Pola, musei e lapidari insigni come a Trieste ed Aquileia. Già, cancellati sempre più dal tempo, sono meno visibili quei sepolcreti romani che intorno a Pola ha ricordato anche Dante. E bisogna, perchè sian vi-

sti, che indicazioni precise conducano chi non vi pensa, tra rovi e querceti, ai nascosti avanzi del Vallo, e occorre graffiare dai nomi la scorza, per scoprirvi la immutabile radice italiana ».

E ancora: « Nella Guida alita, contenuta ma profonda, la devozione ai Combattenti della gran guerra: ai morti ed ai vivi. La tristezza per l'olocausto di cinquecento mila vittime, di più che un milione di feriti, per la sorte dei profughi, pel sacrificio di tutti coloro che in qualche modo soffersero, traspare dal quadro dei fatti, dalla fisionomia di guerra dei luoghi; ma si sente che la ferita dovrà rimarginare nella gloria della Patria, che non contò quanto le costasse redimere i fratelli ».

La nuova fisionomia della Guida: non ritocco, rinnovamento.

Così fu. La ferita fu rimarginata nella gloria della Patria, che non contò quanto le costasse redimere i fratelli, nè quanto ridar loro i focolari distrutti. Il vaticinio si è compiuto. Tutti sappiamo lo sforzo supremo della Nazione e il risultato meraviglioso.

Nella zona d'operazioni, le Tre Venezie hanno cambiato fisionomia: tutto fu prodigiosamente rifatto. Fuori dalla zona, un più nascosto ma non meno profondo mutamento è avvenuto nel ritmo e nel tenore di vita, nelle comunicazioni, ora diverse o spostate, nella ospitalità al viaggiatore, che alle abitudini antiche ne ha sostituite altre purtroppo meno familiari, nei rapporti economici e politici tutt'altri da quelli di prima. La vittoria ha soppresso nomi e indicazioni infinite di lingue non nostre, e ne ha impresse di nostre dov'era giusto e, nello slancio della rivendicazione, anche oltre. Le espressioni della coltura si sono modificate nelle istituzioni nuove o trasformate; le pubbliche e private collezioni d'ogni sorta, i tesori delle chiese sottratti con trepidanza alle minacce di guerra, trasportati lontano o seppelliti nei sotterranei, furono rimessi in luogo e ridisposti con criteri più moderni o con più nobile signorilità. Non v'è quasi cosa che non sia stata in suo modo tocca e non abbia poi rifiorito.

Perciò la *Guida delle Tre Venezie* in troppe pagine non rifletteva ora che ricordi. Era invecchiata di colpo.

Perciò bisognava rifarla. Lo fu, ed è pronta. Il suo secondo maggio è fiorito. Non per magìa ma per lavoro.

Non fu ritoccata, fu rinnovata. Una prova materiale del lavoro condotto *ab imis*, è che invece di due volumi è ora composta di tre.

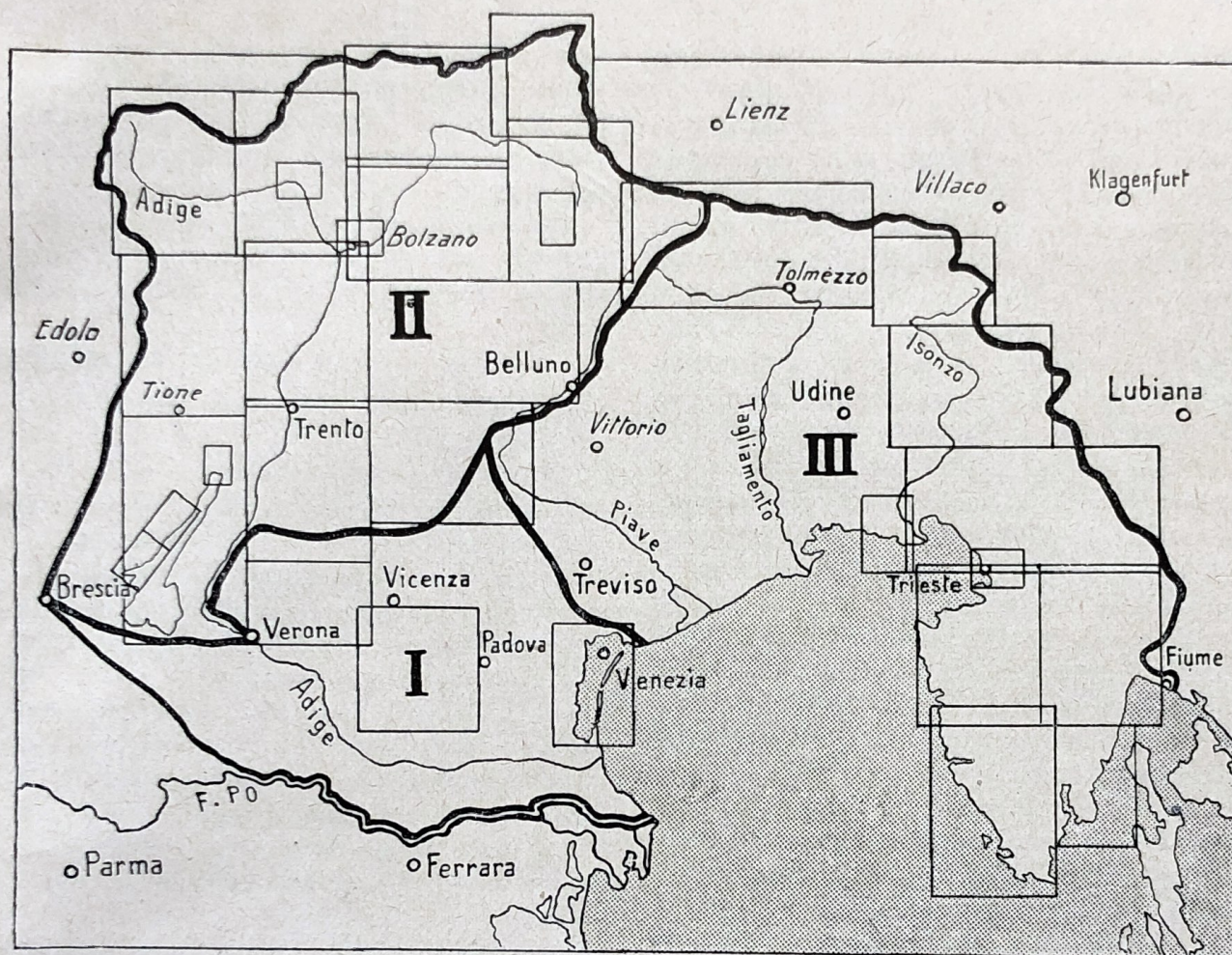
Quel senso di tristezza che pervadeva prima la Guida, è ora cambiato in un alitare di soddisfazione. Talora le sue pagine squillano come fanfara marziale: l'epopea è celebrata da brevi inni, ad ogni incontro di sepolcro scoperchiato dalla risurrezione.

Le terrificanti descrizioni di ciò che si vedeva sul Carso, nel Canale del Ferro, lungo la linea delle Dolomiti, sulle rive del Piave, in Val d'Adige, sull'Altipiano di Asiago, sull'Alto Garda e sul Tonale, insomma dove la tempesta aveva più infierito, sono sostituite dal confronto fra allora ed oggi. Le case sono tutte nuove, i paesi risorti, la vita ha ripreso, a torme i turisti italiani percorrono le vie maestre, gli alberghi sono ricolmi come non mai, i rifugi alpini in gran parte riattati risuonano di scarpe ferrate, al loro nuovo nome corrisponde un indirizzo rinnovato. E gli antichi clienti di oltr'Alpe ritornano. Molti tranquilli, alcuni, per vizio di razza, palesemente altezzosi. Gli uni sono accolti dal viso benevolo del buon ospite latino: gli altri si rodano pure, sappiamo che parte loro fare.

***

La Guida è stata rifatta non per magìa, ma per lavoro. Dirò più avanti una parola anche della parte mia personale. Ma nessuna attività personale può maturare così presto un frutto sproporzionatamente più grande di quanto un uomo può produrre.

Gli occorrono aiuti locali numerosi quanto devoti per scrutare ogni minuzia; collaborazioni cortesi di competenza specifica in ciascun ramo dello scibile turistico per dirne con sicurezza e precisione. Ciò non si ottiene che con una organizzazione adeguata, che fu la mia prima cura e con una rispondenza cordiale, che è merito di chi l'ha data.

E poichè è nel proprio seno stesso che il Sodalizio ha trovato le forze per compiere ciò che è quasi miracolo, mi sembra che possa interessare i Consoci l'intravvedere, dalle note che qui seguono, almeno le linee sommarie di questa organizzazione. Deve parere ai Consoci lettori di scorgere e misurare le forze proprie, la squisita attitudine della gran macchina del Touring a tutte le indagini opportune e necessarie per raggiungere il complicato scopo.

QUESTA CARTINA MOSTRA LA SUDDIVISIONE DEL TERRITORIO DELLE TRE VENEZIE NEI TRE VOLUMI CHE COSTITUISCONO LA NUOVA EDIZIONE DELLA GUIDA. IL PRIMO VOLUME ILLUSTRA VERONA, VICENZA, PADOVA, VENEZIA ED IL LORO TERRITORIO; IL SECONDO LA REGIONE DEL GARDA, IL TRENTINO, L'ALTO ADIGE, CADORE ED AMPEZZANO; IL TERZO IL TREVIGIANO, IL FRIULI, LA CARNIA, LA VENEZIA GIULIA, FIUME E LE ISOLE DEL CARNARO APPARTENENTI ALL'ITALIA. I PICCOLI RETTANGOLI INDICANO LE CARTE SPECIALI (AL 65.000, AL 100.000, AL 250.000 ECC.) CONTENUTE NEI TRE VOLUMI.

Le novità d'indole generale.

Fu necessario disporre in primo luogo alcuni aggiornamenti di indole generale che riflettono cose pedestri ma fondamentali per una Guida, a cominciare dal capitolo *Avvertenze e informazioni,* molto cambiato da un tempo, e dalle *notizie pratiche* (servizi, tariffe, ecc.) sparse ad ogni pagina, che vennero quasi completamente mutate. Si aggiunsero anche, come instradamento all'assetto (ancora lontano purtroppo!), i prezzi degli alberghi, secondo le dichiarazioni impegnative fatte dagli albergatori stessi e pubblicati nel prezioso volume *Les Hôtels d'Italie* dell'ENIT. Si sa che il valore di questa indicazione è molto relativo, tuttavia è almeno indizio utile.

Rifatte furono le caratteristiche *dei rifugi alpini* — oltre un centinaio — alcuni distrutti in guerra e non ancora ricostruiti, altri riordinati con diverso indirizzo, assegnati in parte al C.A.I., in parte eserciti privatamente.

Le *quote altimetriche* vennero unificate alle risultanze dei recentissimi rilievi dell'Istituto Geografico Militare di Firenze. Gli stretti rapporti che intercorrono con questo, ci hanno permesso di conoscere in anticipazione quote che solo in seguito passeranno nelle carte. Ne ringraziamo la cortesia dell'on. Gen. N. Vacchelli, Direttore dell'Istituto.

Per la *toponomastica* si fece pure un rinnovamento notevole uniformandola al R. Decreto che la regola.

Il censimento del 1921 ci ha permesso di dare coi nuovi dati ufficiali le popolazioni *agglomerate* di tutti i centri di qualche importanza. Vale la pena di ripetere qui per la ennesima volta che nella Guida del T. si dà sempre la popolazione *agglomerata,* non quella *totale* del comune, la quale comprenderebbe quella *sparsa.* Sindaci e campanilisti ci scrivono spesso credendo di prenderci in errore, e magari protestando, per una indicazione che ritengono sbagliata e che «diminui-

sce» a loro dire, l'importanza locale. Essi devono ben persuadersi che la Guida vuole soltanto dare la sensazione reale della importanza di un nucleo abitato, senza aggiungervi le frazioni sparse, che talora contano da sole quanto il centro stesso e perfino due ed anche più volte tanto, sicchè, giungendo a un luogo, si ha le delusione di trovarlo un po', o assai, o anche enormemente minore dell'atteso e, si capisce, con la conseguente assenza di aspetti e di servizi, che un certo nucleo di abitanti può mediamente far presumere.

Un amoroso studio fu fatto dei *cimiteri di guerra,* ormai tutti riordinati con riverente devozione dall'Ufficio C. O. S. C. G. di Udine, che ci favorì ogni indicazione. Fu però necessario che il Touring mandasse colà un proprio incaricato che potè dai voluminosi registri ricavare le notizie che potevano precisare e colorire quei cimiteri che, citati lungo i singoli itinerari, entrano nella Guida. Per i pochi *cimiteri di guerra inglesi*, pei quali lo Stato diede le aree, ma esiste un'amministrazione inglese (essi sono curati assai signorilmente), ci fornì notizie il co. Guido Memmo, di Vicenza, Ispettore di quei cimiteri in Italia.

Le sezioni del C. A. I. collocate nelle zone che ci interessavano furono tutte interpellate. Parecchie non mostrarono di interessarsi molto (perchè? non è forse la Guida del Touring un'opera nazionale e la massima diffonditrice del concetto generico del turismo alpinistico?). Altre ci diedero invece collaborazioni preziose e fra queste è doveroso segnalare in particolare le Sezioni di Trento (Società degli Alpinisti Tridentini), di Treviso, di Schio, di Trieste (Società Alpina delle Giulie).

Il prof. Guido Ruata, segretario generale dell'ENIT, igienista che ha una particolarissima conoscenza delle piccole e numerose stazioni di cura e climatiche dell'Alto Adige e in genere delle Tre Venezie, fu il collaboratore specialista scientifico dell'argomento.

Una specie di viaggio di scoperta fu da noi compiuto nel campo artistico nella Venezia Tridentina e nella Giulia fuori dei maggiori centri. Possiamo parlare di una vera rivelazione di innumerevoli cose ignote e non tutte piccole, tutte invece caratteristiche e interessanti e soprattutto guardate con occhio e scienza italiana e con riferimento equilibrato al resto del Paese. Dobbiamo questa preziosa opera di raccolta descrittiva minuta e ragionata ai due egregi competenti, il prof. Giuseppe Gerola, sopraintendente alle B. A. per la provincia di Trento e il dott. Antonio Morassi, già ispettore per le B. A. a Trieste e ora a Trento.

Questo è lo schema delle nuove indagini *generali,* che riflette indistintamente i tre volumi. Ed ora passo a quella di ciascuno di essi.

I limiti dei tre volumi.

Ma giova prima dire come furono divisi i tre volumi.

Un loro ordinamento veramente razionale è impossibile per ragione di mole. Dovrebbero in realtà (ed è del resto il caso di tutta Italia) formare un unico corpo. Le comunicazioni attuali ferroviarie e di navigazione, e la fittezza delle reti stradali aperte dappertut to all'automobilismo, strapotente fattore di unione di luogo a luogo attraverso ogni ostacolo di distanza e di altitudine, rilegano così intimamente zone e valli prima separate da dorsali montane e piani e laghi e mari, che non si può, tranne raramente, porre confine preciso a una plaga tagliandola dalle circonvicine.

I tre volumi attuali sono separati secondo le linee sommariamente apparenti dalla Cartina qui riprodotta a pag. 1229. Si può giustificare (o quasi) questa divisione oltre che per l'equilibrio della mole (il primo volume ha 536 pagine, il secondo 443, il terzo circa 420) nel modo sotto indicato.

Il primo descrive la pianura e le città padane fino a Treviso, coi territori che più facilmente si visitano da essa senza passare oltre. I Lessini e il Grappa sono tra questi.

Il Garda che pure si riattacca direttamente a Brescia, a Desenzano e a Verona forma però, dopo lo spostamento del confine, unità indissolubile con Riva e Rovereto come colle Giudicarie, le quali, col Sarca, convogliano tanta parte del movimento tridentino.

Fu perciò descritto nel secondo volume, che oltre tutta la provincia di Trento comprende anche la Valle del Piave fino al Comelico. Effettivamente il Cadore, l'Ampezzano, lo Zoldano, l'Agordino sono strettamente uniti dai trasporti all'Alto Adige e al Trentino e raccolgono l'afflusso e il deflusso dei turisti lungo la grande arteria da Feltre e Belluno al Peralba, dalle cui viscere sgorgano le prime polle del Piave.

Infine il terzo volume abbraccia, da Trevi-

Merano-Résia. LA VAL VENOSTA *Carte, p. 472, 480.* 473

Sopra la valle ha un tratto largo a fondo alquanto paludoso, bonificato, in cui l'Ádige fa due rettilinei di c. 4 km. ciascuno. Km. 59 m. 875 (*Alb. Posta* buono; Dall'altro lato della valle è m. 910, sul cono di deiezione allo sbocco della valle, dominato dalla Scenglser Hochwand. Km. 62 *Staz.* Intorno alla staz., parecchi fabbricati nuovi che formano La valle davanti è biancheggiante di ghiaie del torr. ma la vista è splendida sul gruppo di monti della V. di Lasa, sulla Scenglser Hochwand, sulle montagne dello Stélvio. La ferr. sale rasente la montagna. Km. 67 pittor. paese Sulla d. in alto, il *Churburg* m. 995, maniero feudale, già del Vescovo di Cóira, ora villa pag. 487. Si continua a salire vivam. con belliss. viste sulla vallata. Km. 72 *Staz.* Il paese, m. 1050, pag. 476, è a 10 min., riunito da carrozz. non percorr. da auto. Servizio di carrozze e carri bagaglio alla Stazione.

Valle di — Interessante vallata percorsa dal torr. Salurn con buona mulatt. da m. 1029, pag. 476, in ore 1,30, Il paesetto di ab. è posto sopra un pendio con *vista sulla Val Venosta e, al di là, sul Gr. dell'Ortles. Il torr. forma sotto il paese una gola (20 min.), in cui si vedono le rovine di Ober e Untermatsch. Da salite facili con pan. al HOHES JOCH m. 2591, ore 3; sull'altro lato della valle, alle REMS SP. m. ore 5; alla LITZNER SP. m. 3303, ore 5; al KREUZ JOCH m. 2985, ore 4,30. Proseguendo sulla mulatt. lungo il fondovalle prativo si giunge in ore 2 a *Glieshof* m. 1807 passando (45 min.) alla *Innern Matscher A.* m. 2016, nella grandiosa vista dell'alta vallata chiusa da ghiacc. e cime eccelse, conduce al RIF.

Dal *Rif.* l'ascens. principale e più frequente, fac. per alpinisti, raccom., è al *WEISSKUGEL m. ore 4-5, salendo per il *Ghiacc. di Oberettes*, la *Höllerschartl* m. 3295 e l'*Hintereisjoch* m. 3495, pan. magnif. Si può scendere sul versante tirolese. — Per alpinisti provetti: FREIBRUNNER SP. m. ore 3,30; RABENKOPF m. ore 3,30; SCHWEMSER SP. m. 3457, ore 3,30; INNERE QUELL SP. m. ore 3,30; AUSSERE QUELL SP. m. ore 3 SALURN SP. m. ore 3.

TRAVERSATE. - Varie traversate al versante N in territori dell'Oetz che eccedono il campo di questa Guida (Tirolo). — Passaggio solo per alpinisti provetti a per il *Ghiacciaio di Salurn* e il *Langgrubjoch* m. 3045, ore 5,30.

«UNA QUALUNQUE» DELLE TORMENTATISSIME PAGINE DELLA RIFATTA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE»; IL LETTORE PUÒ AVERE UN'IDEA DELLE MODIFICAZIONI INTRODOTTE NELLE PAGINE «CORRETTE». MA MOLTISSIME FURONO «RIFATTE»

so a Fiume, le Prealpi Bellunesi, la Carnia, il Friuli orientale ed occidentale, la Carniola italiana, l'Istria, le isole italiane del Carnaro.

Novità nel primo volume.

Per ciascuno di questi volumi fu organizzato (oltre che per la parte generale come fu detto) un lavoro di rifacimento su larghe e solide basi. Il mio lavoro personale e quello di coordinamento che si fa direttamente alla Sede del Touring è stato preparato da una coorte di Collaboratori di competenza sicura.

Il *capitolo statistico* è del dott. Mario Bachi, figlio ed allievo di Riccardo. Questo scritto è postumo. Il giovane autore di importanti

NEL CAMPO SPELEOLOGICO LA GUIDA CONTIENE MOLTE NOVITÀ: ECCO IL «POZZO DEL DIAVOLO» PRESSO ABBAZIA; UNA CAVERNA CHE AD INTERMITTENZA ASPIRA L'ACQUA DEL MARE, CON UN FENOMENO DALL'APPARENZA PARADOSSALE COME QUELLO FAMOSO DI ARGOSTOLI IN GRECIA.

memorie che già lo avevano collocato tra i migliori studiosi delle severe discipline statistiche è purtroppo stato tolto alla desolata famiglia e alle speranze della scienza; il *capitolo sulle caratteristiche fisiche* fu riveduto dall'illustre amico prof. Olinto Marinelli; il breve *studio linguistico e dialettale*, particolarmente interessante per le regioni trattate mistilingui e pel quale era necessaria profonda conoscenza e oggettività, fu rifuso dal dott. Carlo Battisti, bibliotecario a Gorizia, e riveduto dal prof. Matteo Bartoli della Università di Torino, albonese, che fu presidente della sottocommissione tecnica per la Venezia Giulia nella R. Commissione per la toponomastica delle nuove provincie, di cui fece parte anche lo scrivente.

Un importante, simpatico ma difficile studio fu dedicato a una brevissima *visione generale della guerra* e al riportare alle singole località accennate nella Guida ove si svolsero *importanti fatti d'arme*, una succosa nota su di essi. Non era facile ricercare i fatti più notevoli e ricostruirli per poterli ridire, brevemente ma con colore degno, lungo gli itinerari. Il compito trovò un interprete misurato, chiaro, competente nel dotto col. Cesare Manzoni della Scuola di Guerra di Torino.

Verona, pur illustrata a fondo già nel primo volume sulla scorta di un autore di primo ordine (il Simeoni, che questa volta non potè prestarsi) venne riveduta di sana pianta: Giovanni Fasoli e il prof. Enrico Kraus (Console) rifecero le notizie pratiche con minuziosa cura; il dott. Antonio Avena, direttore del Museo Civico, condusse la revisione generale; il Museo fu rifatto di sana pianta.

Pei *M. Lessini* il dott. Giuseppe Stegagno rimaneggiò ov'era opportuno, modificò parecchi itinerari e qualcuno ne rifece con criteri d'attualità.

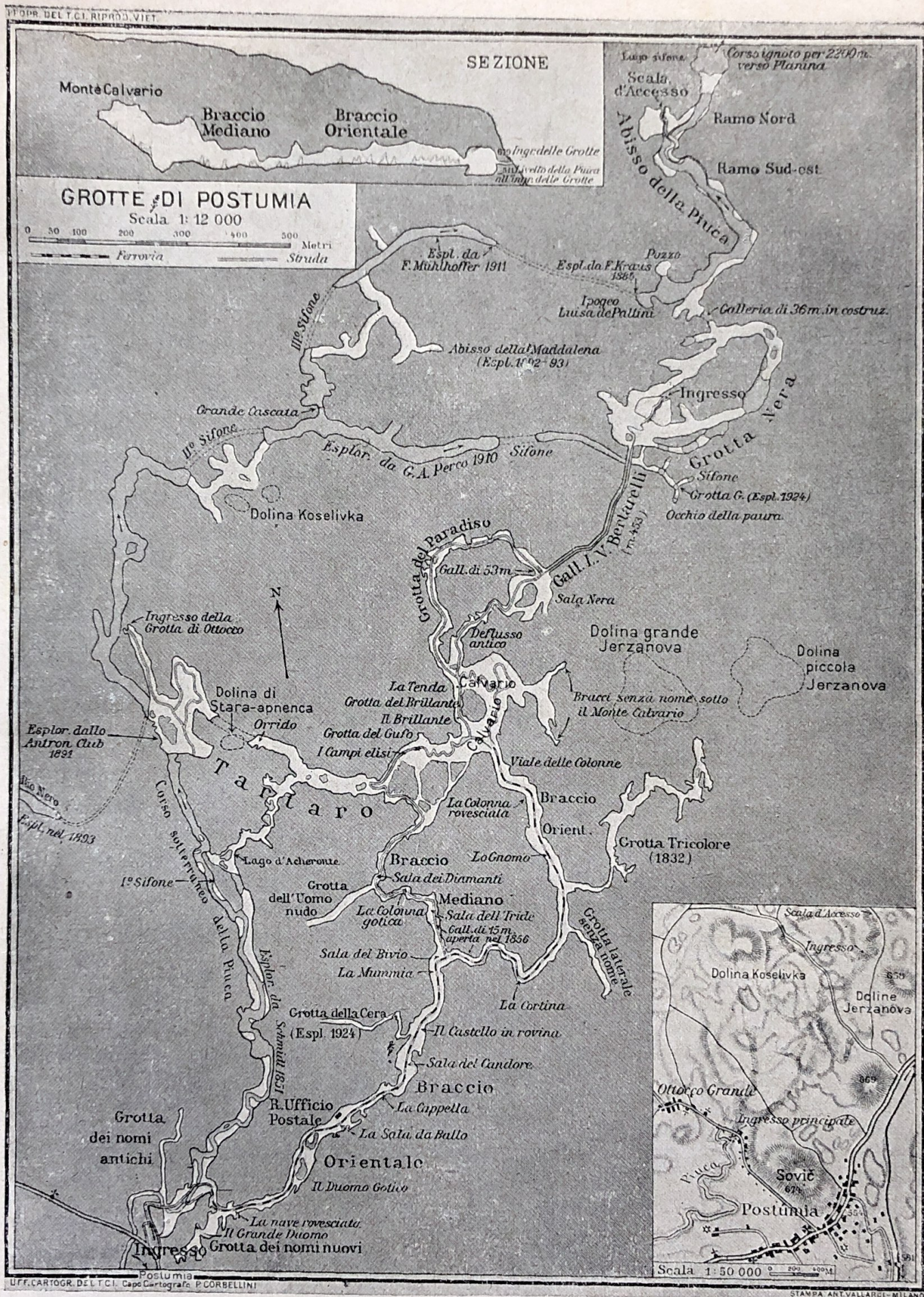
Per *Vicenza* il dott. Giuseppe Della Vecchia (Console) si occupò delle notizie pratiche, il cav. uff. Giuseppe De Mori provvide alla revisione generale, della quale si occupò con interesse anche il Sindaco avvocato Franceschini (Console).

Per *Schio* assolse l'incarico il dott. Guido Cibin, ispettore onorario dei monumenti. Il *Grappa*, che già aveva una trattazione magistrale, fu aggiornato dal dott. Ugo Cimberle, presidente della Sezione dell'A. N. A. di Bassano.

I *Monti Berici* furono riveduti, specie per Montagnana, da un conoscitore profondo del loro mite incanto, il prof. Aldo Foratti.

Padova ebbe, per la vivacità della sua vita che vi induce trasformazioni continue e per la sua importanza artistica, una nuova analisi dal cav. uff. Arturo Gribaldo (Console) per le notizie pratiche, dal prof. Andrea Moschetti una completa revisione artistica e una descrizione in tutto rifatta del Museo Civico di cui è direttore. Il dott. Bruno Brunelli rivide le ville veneziane lungo quel tipico itinerario che è il *Naviglio del Brenta* e aggiunse la interessantissima Villa Camerini di Piazzola sul Brenta.

Bassano (del Grappa, che vi ha il suo punto di partenza, si disse già) ebbe le note pratiche dal Console Aleardo Lorenzoni, e riveduta la descrizione turistica dall'avv. Michele Condestaule e quella artistica dal dott. Paolo M. Tua, direttore del Museo, che pure rifece il Museo stesso, rinato, si può dire, dopo guerra.

Un nuovo e interessante capitoletto, pel quale furono inviati anche in posto in ricognizione il cav. Corbellini Capocartografo del Touring e il prof. Marinelli, è il *Delta del Po*, sul quale ci fornirono notizie il benemerito ing. Raimondo Ravà antico e illustre amico nostro, già Presidente del Magistrato alle Acque, l'ing. Paolo Malacarne, dello stesso Magistrato, l'ammiraglio Luigi Arcangeli, che ce ne diede una relazione fondamentale e lo ing. Enea Spada, Console, che sopraintende a una di quelle grandiose bonifiche.

FAC-SIMILE DI UNA DELLE CARTE CONTENUTE NEL TERZO VOLUME: CHI POSSIEDE LA PRECEDENTE EDIZIONE DELLA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE» PUÒ RILEVARE QUANTE AGGIUNTE E MODIFICAZIONI FURONO INTRODOTTE IN QUESTA CARTA (PRIMA OCCUPAVA UNA SOLA PAGINA) DELLE GROTTE DI POSTUMIA. QUI SI VEDONO GLI INGRANDIMENTI, I LAVORI IN CORSO, LE ULTIME SCOPERTE.

Di *Asolo* e dei *Colli Asolani* scrisse il dott. Luigi Coletti. Dei *Colli Euganei,* che hanno innamorati fedeli, la descrizione turistica fu in parte rifatta con nuova distribuzione itineraria ispirata alle comunicazioni attuali da Giuseppe Polacco, Console, mentre provvide alla revisione artistica il dott. Callegari, direttore del Museo di Este.

Rovigo fu riguardato per la parte artistica dal dott. Giuseppe Gardellini ispettore dei Monumenti e dal prof. Aldo Broglio, direttore del Museo, per il Museo stesso, rifatto.

Venezia... è sempre un poema! E posso ben dire che lo fu, per le proporzioni del lavoro, anche nella sua revisione: si può pensare, da subito dopo guerra ad oggi, quali riflessi in una guida, per lo meno in una guida seria come quella del Touring, debbano avere i riordinamenti avvenuti.

Mettemmo in azione formidabili batterie e principalmente: il dott. Antonio Galata (Console) per le difficili e complicate notizie pratiche, il dott. Rodolfo Gallo, direttore dell'Ufficio Comunale di Statistica per un nuovo e necessario capitoletto introdotto sulle attività e istituzioni cittadine, il dott. Cesare Musatti per leggende, usi, costumanze. Tutta la parte introduttiva di Venezia, così caratteristica, fu rimaneggiata ed ampliata.

La revisione generale artistica fu condotta dal suo sommo regolatore dott. Gino Fogolari, sovraintendente alle B. A. e dal dott. Giulio Lorenzetti ispettore alle B. A. Venezia è tal tempio d'arte che fa paura il metter mano al ritocco di una sua elaboratissima descrizione (quale era nella Guida che ora si sostituisce), ma con tali capitani facile è osare.

Nuova è la presentazione del Museo di Scultura artistica (dott. Carlo Anti, ispettore alle B. A.), nuova quella delle Sale d'Armi del Palazzo Ducale (dott. Ugo Nebbia, ispettore alle B. A.), nuova quella del Museo di St. Nat. al Fondaco dei Turchi (prof. Michelangelo Minio), nuova quella del Museo di S. Marco e dell'interno della Cà d'Oro. Completamente rifatte furono quelle del Museo Correr (dal suo direttore dott. Ricciotti Bratti), della Galleria d'Arte Moderna (dal dott. Nino Barbantini), del Museo Storico Navale (dal suo direttore comand. Nani Mocenigo), della Galleria dell'Accademia e della Querini-Stampalia.

Il prof. Giuseppe Pavanello aggiunse notizie varie specialmente sulla chiesa dei Santi Giovanni e Paolo, il dott. Luigi Ferrari, bibliotecario-capo della Marciana, su di essa e su altre biblioteche del Veneto, inserite a loro luogo.

Lo sviluppo postbellico del porto di Venezia non poteva sfuggirci: l'ing. Enrico Coen Cagli ci offrì notizie e piante del porto di Marghera. Il maestro Angelo Salvadori (Console) fornì abbondanti e precisi dati relativi all'opposta appendice di Venezia, il Lido. Venne rifatto S. Lazzaro, su informazioni dirette avute dai cortesi Padri Mechitaristi che risiedono in quell'isola, infine notizie sul Seminario e sulla Pinacoteca Manfrediana avemmo dal conservatore di questa, mons. Giov. Costantini.

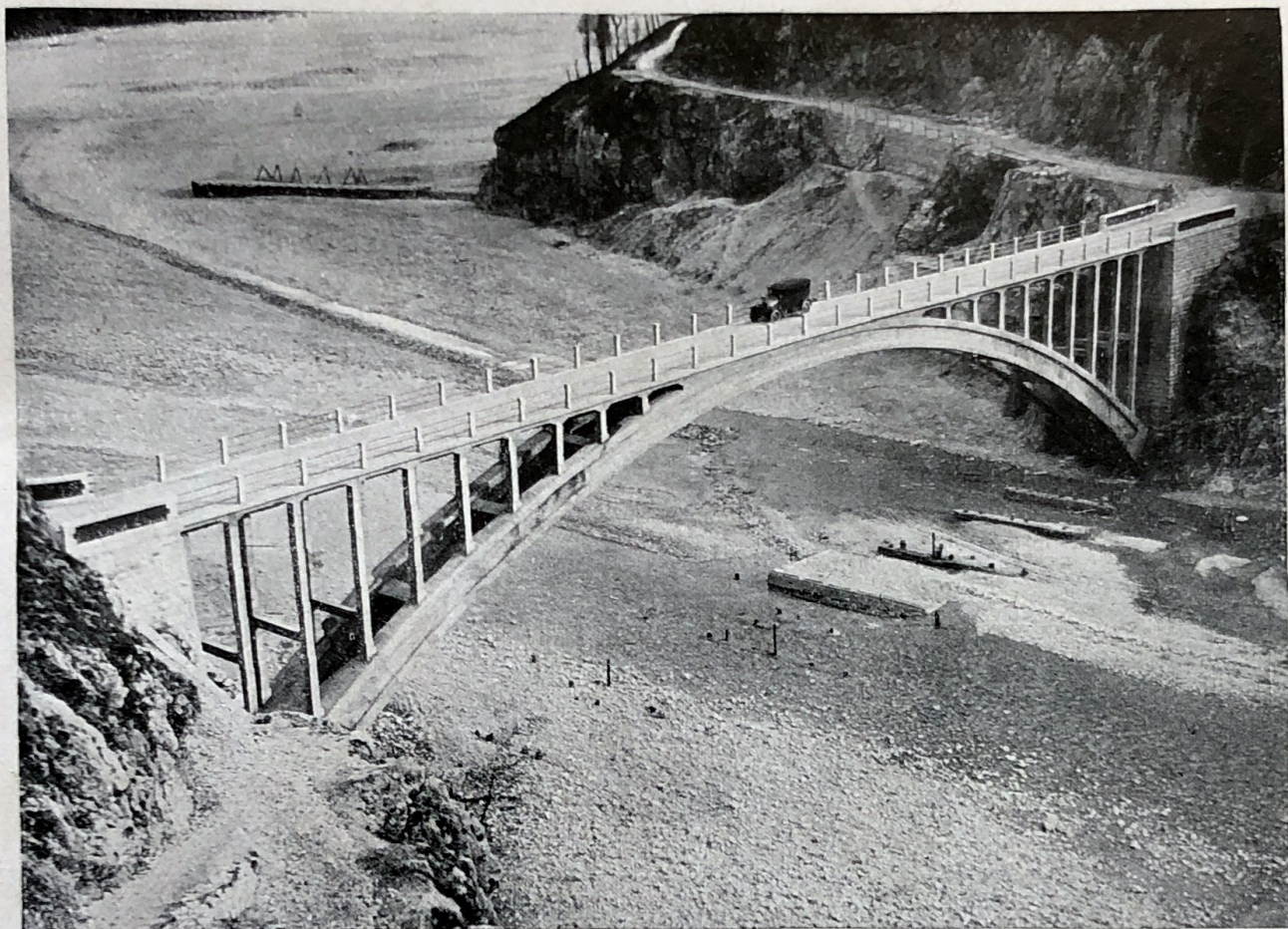
Così, per Venezia ci pare d'essere stati prudenti e coscienziosi.

Novità nel secondo volume.

Passo ora al secondo volume.

Non sembri questo un inutile elenco. Giova al turista la persuasione che il libro che ha tra le mani non sia una raffazzonatura. Inesattezze potrà sempre trovarvene, ma sfuggite a una onesta diligenza che ha posto in giuoco mezzi grandiosi, unici: inesattezze che è utile segnalare e correggere, ma che non tolgono serietà all'opera.

Oltre la già detta revisione artistica generale del dott. Gerola si è proceduto metodicamente di luogo in luogo a ricerche per ogni altro scopo. Quantunque nella *regione del Garda* non si siano verificati grandi mutamenti (salvo gli alberghieri e delle comunicazioni) tutta la parte montana fu minuziosamente ritoccata dal dott. Gualtiero Laeng, che ne conosce ogni dettaglio alpino. Ma ancora furono fatte ben 55 inchieste locali. Non accenno qui che ad alcune principali: il dottor Mario Ferrari (Console) per *Gardone;* Giovanni Tonini (Console) per *Riva* e pure per Riva Luigi Farina e l'ottimo Comitato Forestieri locale; il Console Enrico Zanolli per *Arco* e l'ing. Domenico Andreis di Caprino Veronese per le nuove strade della sponda orientale.

La *Valle Lagarina,* com'è facile presumere, fu punto di profonde trasformazioni della Guida. Da *Ala* ci fu largo il Console Mario Mondini. *Rovereto* ed i dintorni ebbero descrizione assai ampliata mercè le prestazioni di competentissimi: il prof. Antonio Rossaro, il comm. Augusto Sartorelli consigliere

LA NUOVA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE» ILLUSTRA TUTTE LE OPERE DI RICOSTRUZIONE DELLE REGIONI INVASE O CHE FURONO TEATRO DELLA GUERRA: ECCO IL BEL PONTE DI RAVEDIS (PRESSO MONTEREALE CELLINA) ULTIMATO.

delegato della pittoresca ricostruita ferrovia Rovereto-Riva, il ten. Mario Ceola entusiastico direttore dell'interessante Museo di Guerra (che, naturalmente, ebbe — altra novità nella Guida — la dovuta descrizione) e il solerte Comitato Concorso Forestieri.

Da *Trento* diresse abilmente ricerche informative per tutto il *Trentino*, centralizzando l'opera di molti coll'usata e ben nota sua precisione, l'amico co. dott. Lamberto Cesarini Sforza, che fu presidente della Soc. Alpinisti Tridentini ed è uno dei più profondi conoscitori della regione sotto tutti gli aspetti. Preziose furono le collaborazioni locali del dott. Gerola già nominato, che rifece tra altro ponendolo nella sua luce attuale — vorrei dire nella sua funzione storica e patriottica — la descrizione del Castello del Buon Consiglio, e del prof. G. B. Trener per il Museo di Storia Naturale (nuovo).

Per le vallate intorno a Trento (*Giudicarie, V. del Sarca*, di *Non*, di *Sole*, *Dolomiti di Brenta* ecc.) bene si prestarono anche la Soc. Alpinisti Tridentini, Sez. del C.A.I., Lino Miori di Padergnone, il dott. Gualtiero Laeng, Mario Ceranelli (per la nuova strada del Banale, così interessante), oltre ai numerosi collaboratori che fecero capo al dott. Sforza Cesarini.

Per gli *altipiani di Asiago, Lavarone e Folgaria*, così importanti sotto il duplice aspetto della storia di guerra e della bellezza turistica, facemmo almeno 40 inchieste locali. Tutti senza eccezione i tragicamente tormentati itinerari hanno cambiato fisionomia. Alcuni furono modificati nel tracciato, altri ricostituiti; ne furono pure aggiunti.

Molti s'interessarono a questa parte di lavoro: Oddone Zinzolini segretario della Sezione scledense del C.A.I., Alvise Conte, pure di Schio, l'ing. Ermanno Pergameni di Pieve di Schio, il gen. Antonio Dal Fabbro

Inutile ripetere qui della parte avuta da altri per gli spesseggianti Cimiteri di guerra e per i fatti d'arme.

Qui presso è il *Pasubio*, nuovamente sviluppato con collaborazioni del collega di Consiglio rag. Mario Tedeschi, del già accennato Oddone Zinzolini e per la parte militare del col. Pasquale Baglioni, che fu attore fra i prin-

IL MONUMENTO AGLI EROICI CAVALIERI DI «GENOVA» E «NOVARA» CHE IL 30 OTTOBRE 1917 TENNERO IN ISCACCO PER 15 ORE UN CORPO D'ARMATA AUSTRIACO (POZZUOLO DEL FRIULI).

cipali nei lavori di fortificazione dell'invitto pilastro di nostra difesa.

Per la *Valsugana* vennero condotte 39 inchieste. Ad un chiaro scrittore valligiano di Agnedo, Angelico Prati, fu affidata una revisione generale; buon lavoro fornirono altresì i due Comitati di Cura di Levico e di S. Cristoforo.

Bolzano ebbe le attenzioni del prof. Augusto Lonatta (Console), dell'avv. Giuseppe Zanghellini (Console), del Comitato Movimento Forestieri: tre fonti autorevoli da diversi punti di vista che ben si completano.

Merano fu rivista accuratamente dal colonnello Oreste De Strobel (Console); la *Val Passiria,* tanto percorsa dai turisti italiani per il Passo del Giovo e nulla — a torto — nell'altro suo ramo sopra S. Leonardo, fu ristudiata dal ten. Alberto Prampolini, della Commissione pei Rifugi dell'Alto Adige. Fu aggiunta (descritta dal nostro redattore-capo de *Le Vie d'Italia,* dott. Luigi Rusca), la bella *Valle di Senales,* ove volentieri si sarebbe fatto un campeggio del Touring se nella valle... si fossero trovati dei muli per i trasporti. Il rag. Arturo Andreoletti, che ne sa tutti i più minuti e nascosti particolari, rivide la *Grande Strada delle Dolomiti,* la *Val Gardena* e il *Badiotto.*

Poi per *Bressanone* il cav. Benigno Gadotti (Console), per la rifatta *Val di Tures* ancora il dott. Luigi Rusca e il prof. comm. Leo Pollini, per il rinnovato *Sciliar* (Schlern) il benemerito rag. Cesare Lentesi (Console), per la *Valle di Vizze* (Pfitscher Tal), aggiunta ora, il cap. C. Stolfi dell'I. G. M.; per la mite *Pusteria,* ancora troppo poco nota al turismo italiano, oltre il già accennato prof. Ruata, il magg. Paolo Puntoni (del 6° Alpini). Il dott. Rusca ampliò l'itinerario da Corvara a Plan per il *Passo di Gardena.* Nuove sono le teleferiche per passeggeri di *Avelengo, Zambana, Sardagna* e *Meltina,* di cui le precise notizie furono attinte dai costruttori stessi.

Di *Belluno* si occupò il nostro Capoconsole dott. Alessandro Cantilena, riservato lo studio artistico all'avv. Alessandro Da Borso. Dell'interessantissimo gruppo delle *Pale di S. Martino* rivide sentieri e rifugi e le note più strettamente alpinistiche il dott. V. E. Fabbro di Trento. Notevolissimi mutamenti sono stati apportati alla *Valle del Cordevole* e alle adiacenti, ove l'orientamento turistico riesce del tutto cambiato dalla costruzione della ferrovia da Bribano ad Agordo, donde si diramano adesso numerosi servizi d'auto del più grande interesse. Della ferrovia, delle strade rifatte per la ricostruzione postbellica, dei ponti si occuparono oltre alti funzionari della Montecatini (ferrovie, miniere) i già accennati rag. Andreoletti e gen. Dal Fabbro che, tra altro, fu il costruttore della prossima strada del Mis.

Della Longarone-Caprile (*Zoldano* e *Val Fiorentina*) la revisione è dovuta al rag. Andreoletti e al prof. Antonio Berti e a questi la revisione principale del Cadore. Per questa pittoresca zona però vi sono pure collaborazioni importanti di Andreoletti, Dal Fabbro, Federico Terschak (per Cortina), Arturo Manaigo (di Cortina), Mario Frescura (di Pieve di Cadore), Arturo Fanton (di Calalzo; è il ben noto proprietario dell'Albergo Marmarole e guida del Re del Belgio), Luigi Barnabò (di Auronzo, presidente della Sezione Cadorina del C. A. I.).

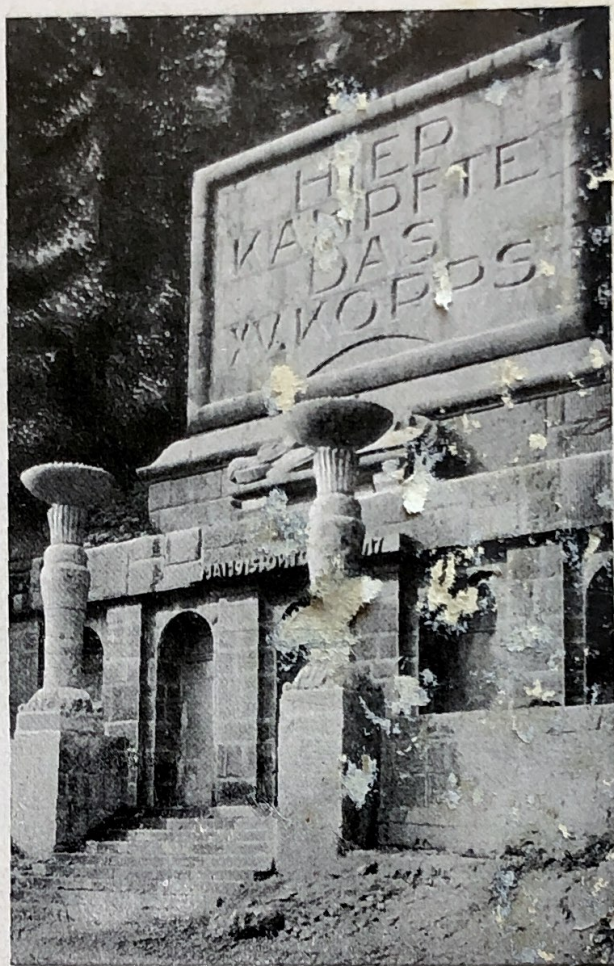
Questa plejade di simpatizzanti ha permesso di ricostituire un volume — il secondo —. brillante in ogni sua parte di attualità.

Novità nel terzo volume.

Il terzo non fu meno laborioso pei territori più noti e più difficile per quelli acquisiti dopo guerra.

Per *Treviso* ci accordò la sua prestazione il dott. Luigi Coletti. La Pinacoteca, come è facile indurre riflettendo che questa fu una delle città più colpite dalle offese aeree, fu rifatta in pieno. Di *Conegliano,* che subì tante distruzioni, procedette alla revisione il prof. Giovanni Dalmasso (Console); a quella artistica provvide il prof. Adolfo Vital. La zona *Treviso-Feltre* è del tutto rifusa secondo l'attualità: la *regione del Montello,* le strade adiacenti, i luoghi di guerra, la singolare strada di guerra, per fortuna ben conservata, del *Passo di San Boldo,* il *piano di Sernaglia,* ecc., tutto fu triplicato con sviluppi assai concisi ma necessari perchè resti il ricordo delle meravigliose gesta compiute in quei luoghi. Per *Feltre* la revisione artistica è dell'insigne architetto Alpago Novello, presidente della Commissione per la ricostruzione delle chiese, quella turistica dell' on. Zugni-Tauro (Console). La revisione artistica di *Vittorio Veneto* è dell'ing. Francesco Troyer, ispettore onorario ai Monumenti (Console). La descrizione dell'*Alpago,* così poco conosciuto, fu rifatta, ampliata e coordinata a quella del *Cansiglio* di cui si occupò il dott. Pietro San Martini, che vi risiedette a lungo come Ispettore Forestale, prima di diventare Ispettore Generale delle foreste a Belluno.

Una attenta e precisa esposizione venne fatta delle radicali trasformazioni accadute nel paesaggio e nelle manifestazioni antropiche di ogni genere tra *Vittorio Veneto, Fadalto* e il *Lago di Santa Croce* per opera della Società Idroelettrica Veneta. I colossali impianti ivi fatti — i massimi d'Italia, credo, quando saranno ultimati — ci sono stati descritti dallo stesso Consigliere Delegato della Società, l'ing. Pitter, cui il Touring deve particolare riconoscenza anche per la fattiva assistenza data all'esplorazione del Bus de la Lum, sul Cansiglio, nel 1924.

Un notevole sviluppo venne pure dato all'itinerario *Longarone-Montereale Cellina*, una meraviglia di paesaggio che comincia dalla paurosa gola del Vajont per finire col desolato *cañon* del Cellina e la grandiosa centrale. Vi ebbero parte il prof. Egidio Feruglio di Udine (ora in Argentina per ricerche di petroli) e l'ing. Paolo Magnavacchi.

UN IMPONENTE RICORDO DI GUERRA AUSTRIACO PRESSO S. LUCIA DI TOLMINO. GLI ITALIANI SOTTO L'EPIGRAFE DEGLI SCONFITTI INCISERO LA TRIONFALE DIGNITOSA POSTILLA: «VENNE IL DÌ NOSTRO - OTTOBRE 1918»

Il Feruglio (uno dei compagni dello scrivente nella memoranda esplorazione del Bus de la Lum) fu uno dei soci più attivi e studiosi della Società di idrologia e speleologia di Udine; a lui devo una serie di notizie molto precise sulle *grotte friulane* d'interesse turistico.

L'on. prof. Michele Gortani, dell'Università di Bologna, uno dei più diligenti e abili collaboratori nostri (specie per la Carnia) redigette il nuovo itinerario *da Pinzano a Sacile,* mentre le notizie sulla ferrovia ivi in costruzione come pure sull'altra pure in costruzione, e che sarà tanto interessante, *da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi,* ci furono inviate dall'ing. Pallavicini, direttore dell'Ufficio costruzioni di Vittorio.

Udine postbellica è presentata colle notizie pratiche rifatte dal rag. Luigi De Agostini e colla revisione artistica condotta dal co. Gualtiero Valentinis e dal prof. Giovanni Del Puppo.

Tutta la *Carnia* fu ritoccata dall'on. prof. Gortani già accennato, colla pazienza, la precisione e la scienza che sono in lui qualità inseparabili.

Materia nuova hanno dato le grandi *bonifiche del Basso Friuli e di Lignano,* di cui avemmo particolareggiate informazioni dal prof. Gellio Cassi di Latisana e dal dott. Giuseppe Biasutti di Udine (Capoconsole). Di *Monfalcone* e del gran *Cimitero di Redipuglia* scrissero Augusto Pelizzoni e il ten. cav. Zappalè, che ha in custodia il glorioso sepolcreto.

Un grosso lavoro costò al gentilissimo prof. Giovanni Brusin (Console), direttore dottissimo del Museo archeologico di *Aquileia,* il rifacimento di quanto si riferisce a quel grande centro di memorie. Il Museo riordinato, la Basilica ridescritta nello stato attuale, gli scavi compiuti dalla III Armata e completati poi mettendo in luce intorno alla poderosa torre di Popone i finissimi mosaici, il Cimitero suggestivo del Milite ignoto, di Randaccio, della lapide d'annunziana scalpellata dagli Austriaci, furono oggetto di studio accuratissimo e così, dello stesso, per *Grado.*

L'itinerario *da Monfalcone a Gorizia e ad Udine* fu ora, per la organizzazione postbellica, assai mutato, *Gradisca* venne rifatta, *Gorizia* rifatta e ampliata: collaborarono il dott. Corrado Prinzig, direttore dell'Ufficio d'anagrafe, per le notizie pratiche; il prof. Ervino Pocar per la revisione generale; il prof. Giov. Cossar per il nuovo Museo della Redenzione, che egli dirige. I luoghi della guerra furono rimessi a punto dal col. Italo Gariboldi, che i lettori de *Le Vie d'Italia* ben conoscono, specie per il suo originale studio sulle grotte di guerra. Egli fornì anche utilissime informazioni su tutta la regione del confine orientale.

Un itinerario nuovo ora introdotto è l'*Udine-Marano Lagunare* del prof. Gortani, già più volte ricordato. Nuovo pure, almeno nel senso del controllo colla visita in luogo, mia fatica particolare, è l'*altipiano della Bansizza* (perchè poi Bansizza, come prescrive il Decreto, quando tutta Italia lo conosce col nome eroico di Bainsizza?), pel quale fornì anche notizie il prof. Antonio Ivancich, che vi capitanò due spedizioni speleologiche dell'Alpina delle Giulie.

Pei *luoghi intorno a Gorizia* diede opera l'ing. Amerigo Hoffmann, per quelli intorno ad *Idria* l'ing. Sappunzacchi; per le miniere d'Idria, come per quelle di Raibl, l'ing. Luigi Dompè, ispettore generale delle Miniere.

La veramente preziosa collaborazione Gortani si estese anche al *Canal del Ferro* e per questa regione vi si aggiunse quella del dott. Ardito Desio. *Tarvisio* pure venne rifatto, con l'aggiunta delle pittoresche escursioni al confine verso Radece e verso Porticina.

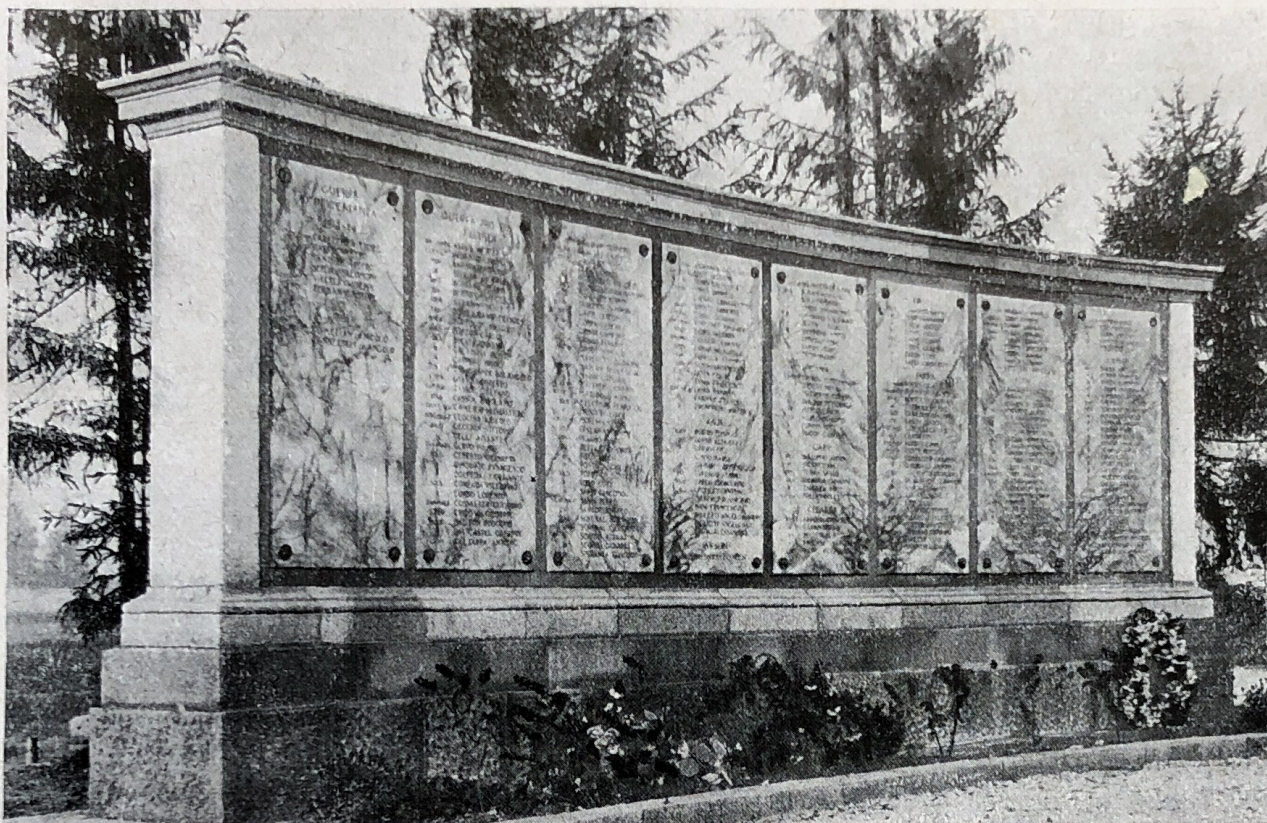
Per *Trieste* si ebbe la fraterna collaborazione dell'Alpina delle Giulie attraverso i suoi uomini più rappresentativi: l'avvocato Carlo Chersich, presidente, il cav. Eugenio Boegan vicepresidente, il prof. Nicolò Cobol Capoconsole. La parte introduttiva fu ampliata nelle notizie sul porto dal prof. Morpurgo; fu aggiunto un quadro delle istituzioni e attività cittadine, possibile adesso che la vita e gli affari vi hanno ripreso in pieno.

L'ing. Giuseppe Cobol ha dato le notizie su tutte le industrie e gli stabilimenti della Venezia Giulia citati nella Guida. Il prof. Piero Sticotti diede il Museo di Storia ed Arte trasportato ora a S. Giusto, il Lapidario e il Museo di Storia patria e del Risorgimento (nuovo); il prof. Mario Stenta il Museo di Storia Naturale (rifatto); il prof. Antonio Valle il Museo della pesca (nuovo); Alfredo Tominz, direttore del Museo Revoltella, ne rifece la descrizione.

Dei pittoreschi e vari *dintorni di Trieste* tracciò il quadro il prof. Nicolò Cobol, che da quarant'anni ne è entusiasta descrittore ai giovani triestini nei suoi pregiati scritti. Rivide la descrizione di *Capodistria* e vi aggiunse la descrizione del nuovo Museo di storia ed arte il prof. Raineri Cossar.

Del solitario *altipiano di Tarnova* m'insegnò le vie per la mia visita la relazione, preziosa anche per l'argomento poco noto, del dott. Dino Crivellari, ispettore della gran foresta demaniale a Loqua.

L'*Istria* era luogo difficile per la scarsità di informatori veramente competenti, che potessero dare un contributo adatto alla nostra Guida. Ma anche qui la difficoltà fu, con pazienza, trionfalmente spuntata.

Una collaborazione fondamentale diede l'avvocato Domenico Sponza, Capoconsole per Pola, che procurò e centralizzò colla propria quelle numerose e importanti di altri. Tutti i nostri Consoli di colà si distinsero per di-

LA NUOVA «GUIDA DELLE TRE VENEZIE» RICORDA I MIGLIORI MONUMENTI AI CADUTI INNALZATI NELLA REGIONE: ECCO UN PARTICOLARE DELL'ESEDRA CHE SORGE A FIANCO DEL MONUMENTO DI FELTRE.

ligenza. Notevole la revisione artistica, già citata, del Morassi, che ha rinnovato la descrizione di quasi tutte le località istriane di qualche importanza. Nuovo è un capitoletto perspicuo dell'on. Gortani sulle caratteristiche fisiche della penisola istriana. Importante la revisione artistica di *Parenzo* del prof. Matteo Callegari completata dalla descrizione del Museo fornitaci dal prof. Raineri Cossar che lo dirige. Le notizie dei nuovi scavi alla Basilica parentina e del nuovo ordinamento colla pianta relativa, furono specialmente opera dell'ing. Giuseppe Pagano-Pogatschnig. *Rovigno* ebbe ad illustratore il maestro Luigi Godena; *Pisino* il prof. mons. Valeriano Monti; *Pola* il dott. Bernardo Schiavuzzi, direttore del Museo; *Albona* il dott. Scampicchio; *Fiume* il cav. uff. Guido Depoli (Capoconsole), autore della pregiatissima Guida di Fiume e dintorni pubblicata dal C.A.F. Esso aggiunse alle preziose notizie bene aggiornate l'itinerario *Fiume-Delnice*.

Le *isole del Carnaro* ebbero le notizie fisiche dall'on. Gortani, l'ottima e precisa descrizione di *Cherso* dal dott. Nicolò Lemessich (Console), quella di *Lussino* dal dott. Alessandro Voltolina, che ci fornì un'amplissima monografia. Altre notizie ci furono pure fornite dalla locale Società per il movimento dei forestieri.

Carte e piani.

Anche sotto l'aspetto della cartografia la Guida ha subito notevolissimi mutamenti. Le carte al 250.000 furono accuratamente aggiornate: le modificazioni risultano specialmente profonde in quelle riguardanti la regione dell'Alto Adige. Furono aggiunte tre carte: quelle dei M. Lessini e dei Berici ed Euganei nel 1° volume, quella della V. Aurina e della Vetta d'Italia nel 2°. La carta del Carso da Gorizia a Postumia, nel 3° volume, fu ingrandita prolungandola fin oltre il confine segnatovi ora coi dati ufficiali. Per maggior comodità di consultazione sono state fuse in una sola le due carte della Carnia e quella della Bassa Pusteria con quella del Brennero.

Tutte le piante di città sono state rivedute ed aggiornate dai rispettivi Uffici tecnici comunali, che si sono premurosamente prestati, e, per gli impianti ferroviari, dagli speciali Uffici delle FF. SS. Qualcuna di esse, come per es. Vicenza, fu rifatta completamente.

Ben otto piante di interni furono aggiunte,

oltre la revisione di quelle già esistenti. Nel 1° volume si troveranno a Venezia le nuove piante della Galleria dell'Accademia, del 1° piano del Museo Correr, della chiesa dei Frari e di quella di S. Giovanni e Paolo; a Padova, la pianta della Basilica del Santo. Nel 3° volume fu aggiunta, a Trieste, la pianta di S. Giusto; ad Aquileia quella della Basilica e delle sue adiacenze; a Parenzo quella della Basilica eufrasiana. Anche i piani delle Grotte di S. Canziano e di Postumia furono aggiornati per la toponomastica. Il secondo poi, completamente rifatto e raddoppiato in dimensione, fu esteso fino a comprendere anche le grotte recentemente rese accessibili o che stanno per esserlo, sui documenti del Direttore delle Grotte, cav. A. Perco.

Commiato.

Ora ho finito: dissi (e ne avrò certo dimenticato qualcuno) solo dei principali collaboratori. Mille e trecento furono i minori! Furono con essi scambiate migliaia di lettere, di memorie, di scritti di ogni estensione. Più di duecento inchieste furono fatte solo presso le società ferroviarie, tranviarie, di navigazione ed automobilistiche.

Io stesso, accompagnato da mia figlia che funzionò da accorta e resistente segretaria, percorsi di nuovo in varie campagne, com'è mio costume, dettandole impressioni, correzioni, ritocchi, cambiamenti, sostituzioni, quasi tutte le strade delle Tre Venezie in auto: carte e descrizioni alla mano.

Non sempre i forse quindicimila chilometri infilati l'un dietro l'altro nella preoccupazione di tutto vedere e tutto notare con esattezza e con libertà originale di giudizio, furono comodi e piacevoli e neppure sempre sicuri. Nubifragi furiosi mi colsero talora sui monti, tempeste di neve, bufere di grandine. Ponti rotti e frane, frequenti in così grande distesa di montagne, mi obbligarono più di una volta a giri a vuoto di qualche centinaio di chilometri; talora l'ostinazione di raggiungere ad ogni costo luoghi impervi mi costrinse a lunghi e faticosi percorsi a piedi, dove la vettura pur abituata a superare ogni ostacolo non poteva più spingersi. Ma che importa? Nobile era lo scopo e forte la volontà: «avanti, avanti, via!».

Tutti ringrazio i più che milletrecento volonterosi i quali permisero, con le briciole largitemi o con le imbandigioni, di servire ai trecentotrentamila Soci del Touring, *a non piccola parte quindi del popolo italiano* posso ben dire ormai, la novissima Guida delle Tre Venezie: nuova non per la novella sua stampa, bensì perchè, dopo il doloroso quadro di guerra, è la sfolgorante pittura della risurrezione.

E insieme a loro ringrazio un silenzioso, diligentissimo, colto collaboratore dell'Ufficio del Touring, il dott. Ceria, a cui ebbi la fortuna di affidare gran parte del lavoro e che seppe magistralmente interpretarne le necessità e superare le difficoltà.

Chi ha avuto la pazienza di leggere questo articolo converrà che esso è davvero una *rassegna di forze, una statistica di devozioni al Touring*. Comprenderà altresì come l'orgoglio che io sento d'aver trovato nel nome del nostro potente Sodalizio appoggi così cordiali, efficaci, risolutivi, è soltanto superato dalla riconoscenza per tutti e per ciascuno.

L. V. BERTARELLI.

CURIOSITÀ NELLE TRE VENEZIE - UN CARATTERISTICO AFFRESCO DELLA MADONNA DELLE PIOGGE IN UNA CHIESETTA PRESSO COLLALBO (BOLZANO).

I tre volumi della **Guida delle Tre Venezie** *sono in vendita a L.* **30** *(L. 60 per i non Soci); un volume preso separatamente L. 15 (non Soci 30); spese di spedizione racc.: 3 volumi L.* **4** *(Estero 7), per ogni vol. separato L. 2 (Estero 3).*

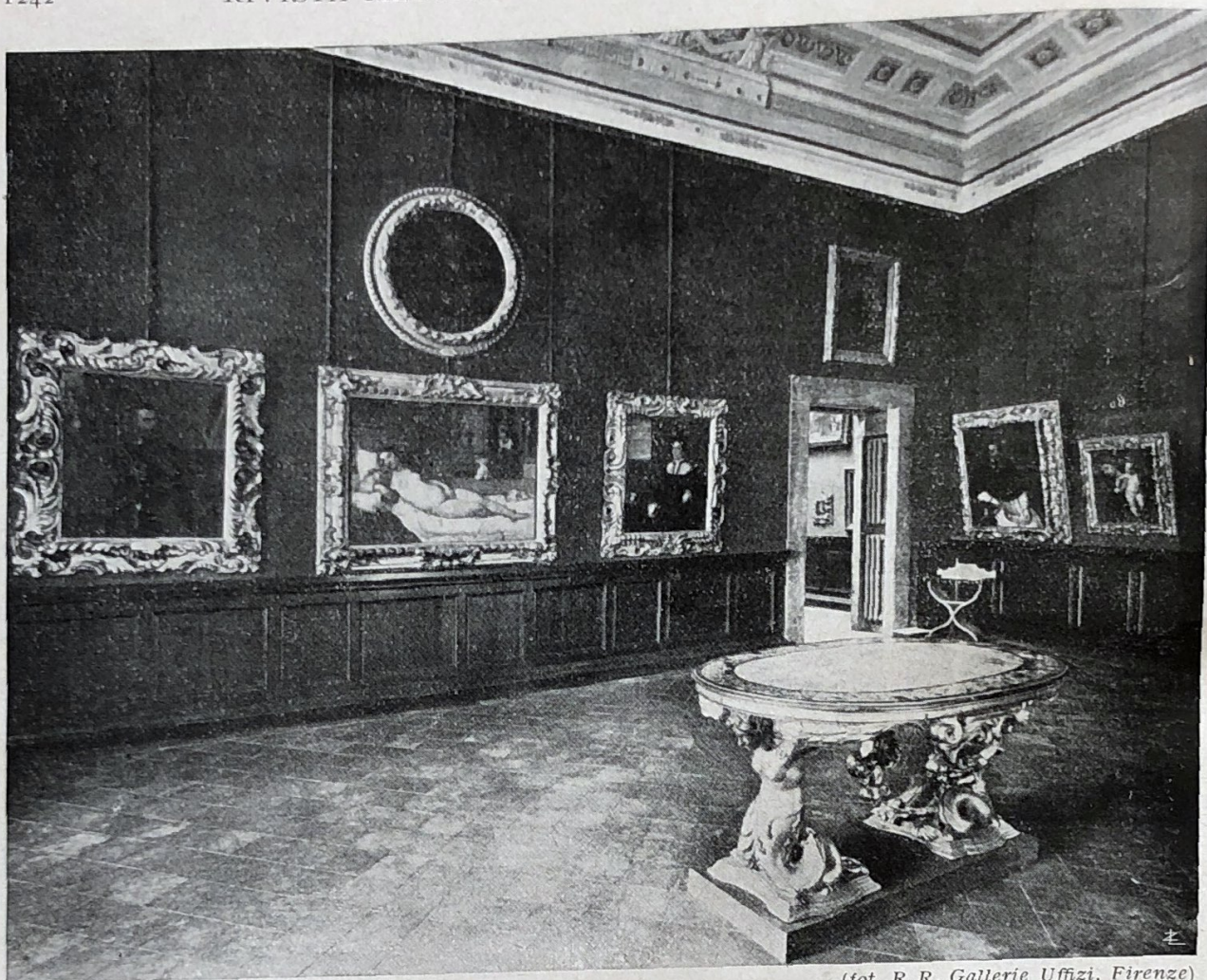
(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
LA SECONDA SALA COL TRITTICO DEL MANTEGNA E LA MADONNA DI JACOPO BELLINI.

LE NUOVE SALE VENETE ALLA GALLERIA DEGLI UFFIZI

Sono state aperte alla Galleria degli Uffizi le nuove sale della Scuola Veneta e della Pittura Italiana del seicento e del settecento. Sono quelle, al principio del terzo corridore, nelle quali era collocata fino a dieci anni sono la Raccolta degli autoritratti.

La prima sala — ove è stato riaperto un vasto finestrone sull'Arno donde la luce entra a fasci mitigati opportunamente da schermi — parata d'un vecchio ermisino scarlatto, ospita le opere di Tiziano: sono undici tra maggiori e minori, dalle due celebri *Veneri* alla *Flora*, dai ritratti dei Della Rovere alla *Madonna di Sant'Antonio*. Mai forse si sono goduti, questi dipinti, come in questa luce che si dora magicamente al tramonto.

La seconda sala — cronologicamente sarebbe la prima, ma lo spostamento è stato necessario per illuminare di fianco i Tiziano — colorita ad encausto d'un queto color ciliegia, ma attenuato ed un po' violetto, contiene, insieme con le opere notissime del Mantegna, di Giovanni Bellini, di Giorgione, qualche nuova tavola acquistata, o relegata a lungo nei magazzini, sia perchè ignorata, sia perchè di dubbia attribuzione.

Tra le prime sono due pannelli a doppia faccia, sportelli di piccolo organo o d'armadio da reliquie, ove il Caroto ha dipinto la *Strage degli Innocenti e la Fuga in Egitto*. Ritrovata invece nei magazzini è una bella *Testa di vecchio barbuto* che il conte Carlo Gamba — che ha curato il riordinamento di queste sale — non ha dubitato un momento di attribuire al Pordenone; mentre pur dai magazzini sono stati tolti alcuni dipinti che figurarono a lungo tra gli autoritratti, ma che una critica avveduta aveva costretto a togliere dalla Raccolta. Tornano ora in mostra, ma con assegnazione ben diversa. Così il famoso autoritratto del Sodoma è esposto come ritratto virile del bergamasco Alessan-

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)

LA PRIMA SALA CON LE OPERE DI TIZIANO.

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

GIROLAMO FARABOSCO - UNA CORTIGIANA.

dro Oliverio; quello del Giambellino è ancora a lui attribuito, ma come ritratto d'ignoto; e la testina di giovine che una volta passava per l'effigie di Raffaello eseguita da Leonardo da Vinci (almeno quando le inventavano, avevano della fantasia!) è stata restituita a Lorenzo Lotto.

In questa stessa sala sono esposti i ritratti di Guidobaldo e di Elisabetta da Montefeltro; questo già nella Tribuna, quello a Pitti. Portano una attribuzione incerta a scuola veronese del secolo decimoquinto: una attribuzione che non contenta, ma che sembra almeno per ora la più ragionevole a quelli che non vedono nei due dipinti la mano di Raffaello, come vorrebbero il Gronau ed altri valentissimi.

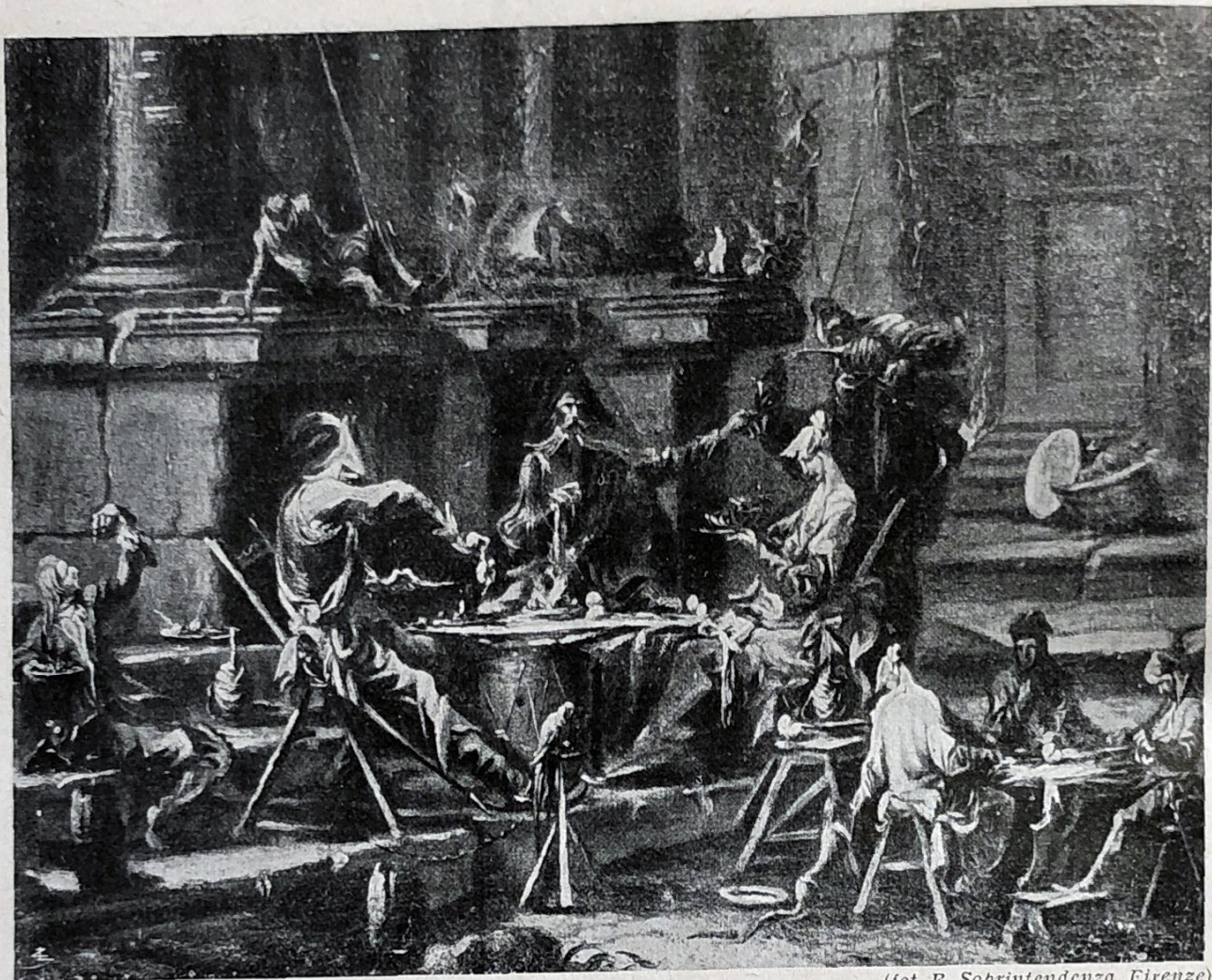
La terza e quarta sala, che attendono un parato di stoffa e lo avranno forse tra breve, sono ancora dedicate alle scuole venete: e quella ospita, tra l'altro, le tre celebri opere di Sebastiano del Piombo: *Venere che piange la morte di Adone*, il *Ritratto dell'uomo malato* e la falsa *Fornarina;* ed ospi-

(fot. R.R. Gallerie Uffizi, Firenze)
LA SALA DEL TIEPOLO CON LE OPERE DEL CANALETTO, DEL GUARDI, DEL PIAZZETTA.

ta pure una *Resurrezione di Lazzaro* di Palma Vecchio, acquistata negli anni di guerra. Questa, la quarta, è particolarmente destinata ai Bassano, a Paolo Veronese, al Tintoretto, di cui sono esposti i due pannelli di *Cristo* e della *Samaritana* ed una tela con *Adamo ed Eva* fermati per poco prezzo all'Ufficio di esportazione.

Ma novità e sorprese maggiori offrono le ultime tre sale, ove sono esposti numerosi dipinti o di nuovo acquisto o ritrovati nei magazzini come di ignoti e ribattezzati agevolmente dopo che la Mostra di Palazzo Pitti ha permesso di istituire raffronti molteplici e sicuri.

Così la quinta sala, che è dedicata alle scuole italiane del seicento, insieme con alcune tele già note del Castiglione e del Baciccio, del Rosa e del Lys — il cui *Figliuol prodigo,* dopo una prudente ripulitura, sembra rinato ed indica chiaramente, con la ricchezza del colorito, la formazione del Feti — e con l'*Ester ed Assuero* del Cavallino, acquistata alcuni anni sono, offre un bel

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)
PIAZZETTA - S. GIOVANNI NEPOMUCENO.

(*fot. R. Soprintendenza, Firenze*)

MAGNASCO - BANCHETTO DI ZINGARI.

(*fot. Alinari*)

PAOLO VERONESE - SACRA FAMIGLIA CON SANTA CATERINA.

gruppo di tele che sono una sorpresa per gli amatori: un *Ecce Homo* ed una *Allegoria* di Domenico Feti; i *Giuocatori a carte* di G. B. Langetti; un bozzetto per un *Trionfo* di Francesco Maffei; dei *Cavoli* di P. A. Barbieri e dei *Pesci* del Recco; e tre vistose e zuccherose *Cortigiane* del Forabosco fino ad ieri dimenticate nel corridore lungo che porta a Pitti.

Nella sesta sala, quella che reca il nome del Tiepolo, l'attrattiva maggiore è offerta dal soffitto, ove entro una larga cor-

nice a stucco è stata collocata opportunamente la tela che gli Uffizi possedevano, ma che appesa ad una parete era un controsenso, come quella che il maestro aveva eseguito per il palco di una sala del Seminario di Udine.

Ora, illuminata come è da un ampio finestrone che guarda a nord, si gode completamente.

Giù, alle pareti coperte di un filaticcio di seta cangiante tra il fragola e il giallo dorato, sono esposte poche opere del Canaletto, del Guardi, della Carriera, insieme con quattro del Piazzetta di recente acquisto; la *Susanna* che a Palazzo Pitti, nel 1922, meravigliò per i sugosi e robusti impasti di colore, un *San Giovanni Nepomuceno* un po' lezioso, e una *Contadina* ed un *Vecchio soldato*, tipiche e caratteristiche teste del maestro. E vi sono anche, ritrovati come il resto nei magazzini, un pannello decorativo del Carpioni con un *Putto e un vaso di fiori*, ed un arioso e giocoso paesino dello Zuccarelli; mentre una delicatissima *Flora* di Rosalba Carriera è stata tolta dal Limbo del Corridoio Lungo ove rimase ignorata.

(fot. Alinari)
G. B. TIEPOLO - COLLOCAMENTO DELLA STATUA DI UN IMPERATORE.

L'ultima sala, l'ottava, destinata alla pittura italiana del settecento, offre forse più novità che la quinta.

Di Giuseppe Maria Crespi, insieme con l'*Amore e Psiche*, *La Strage degli Innocenti* e *La fiera del Poggio a Caiano*, già note ai visitatori della Mostra di Palazzo Pitti, vi si vede un gustoso ramettino del pittore con la famiglia, ed una delicata, anche se un po' deboluccia, *Scena pastorale;* del Pannini ci sono due vedute con rovine, comprate negli ultimi anni; del De Mura un bozzetto con *Le tre virtù teologali*, pure di acquisto; del Giaquinto una *Allegoria* tolta fuori dai magazzini. Dai quali è venuta alla luce anche una magnifica serie di tele del Magnasco, levate da decenni e decenni dall'esposizio-

(fot. Alinari)

TIZIANO - LA MADONNA DI SANT' ANTONIO.

un monacese diventato veneziano e che nel fare largo e negli impasti sugosi sembra accennare alla grande pittura del settecento; e di fronte, una *Punizione d'Anania*, vastissima tela dove Antonio Fumiani fa bella prova delle sue qualità di prospettico.

***

Attualmente si stanno ordinando in modo definitivo le sale tra la Tribuna e il Gabinetto delle Gemme. Tra breve il Terzo Corridore sarà sistemato, come il Primo, con arazzi e con statue.

ne perchè mal ridotte. Essendone quasi impossibile un restauro radicale, si è preferito rimetterle in ordine ed esporle così come sono: un divertimento ed una delizia per gli artisti e per gli amatori. C'è un bizzarro *Accampamento di zingari*, un gustosissimo *Corvo ammaestrato*, una tenebrosa *Sinagoga* ed una non men fumosa *Predica di quacqueri;* ed ancora una fantastica *Famiglia di zingari* e due dei soliti *Eremiti* in una boscaglia. A questi si aggiunge una piacevolissima *Refezione di zingari*, opera tipica dell' ultima maniera dalle forme allungate fino al grottesco e dal tocco spezzato e filamentoso, acquistata recentemente a completare questo singolare complesso magnaschesco.

Su alto, alle pareti maggiori, si vedono un *Sacrificio d'Isacco* di Giovanni Carlo Loth,

Finalmente si comincerà a metter mano alle nuove sale degli autoritratti, all'estremo del Terzo Corridore, verso la meravigliosa terrazza della Loggia dei Priori. E così finalmente tra qualche anno — ma auguriamoci che non siano troppi — la celebre Raccolta iniziata dal Cardinale Leopoldo — e che di continuo si va aumentando degli autoritratti che artisti italiani e stranieri, invitati su parere di una apposita Commissione, mandano da ogni parte — tornerà nella sua sede: in quella Galleria degli Uffizi nel cui nome è famosa nel mondo.

Ci vorranno, a fare queste nuove sale, alcune centinaia di migliaia di lire. Ma quando si pensa che le gallerie di Firenze hanno reso in quest'anno più di un milione, la somma necessaria non sembra eccessiva.

L'ANONIMO FIORENTINO.

UNA SUPERBA VISIONE: IL LAGO FERMIN E IL BECCO DI MEZZODÌ.

IL Campeggio del Touring: che cosa è? Ecco aperto il campo ad una prima osservazione: tutti gli anni si ritrovano al Campeggio, in grande maggioranza, coloro che ci sono già stati. Vuol dire che chi c'è stato una volta ci ritorna volentieri, perchè *sa che cosa è*. L'enorme maggioranza degli altri Soci se non vengono al Campeggio è, quasi sempre, per il fatto che non sono orientati sulle sue qualità particolari. È la stessa parola *campeggio* che li impressiona. Ne ho visti scuotere il capo e dire: hum! Campeggio... ho fatto la guerra io e ne ho abbastanza di tende, reumatismi e simili. — Oppure: Ma c'è proprio bisogno d'andare a star male sotto una tenda quando si può star bene in un albergo? — O ancora: Ma io di corda e piccozza non me ne intendo, e che ci verrei a fare al Campeggio?

Tutte persone che non si sono prese la briga d'informarsi esattamente sulle caratteristiche dei nostri Campeggi. Ed è appunto per queste che io butto giù queste note dopo il recente magnifico successo del nostro Campeggio a Selva di Cadore.

Non sarà certo facile dare una definizione in poche parole. Ma dal complesso di questo discorso spero che sia per sorgere chiaramente l'idea del Campeggio.

Come sorge il paese di tela.

Sarà opportuno spiegare anzitutto come il Campo venga impiantato. Scelto il posto, vi si trasporta da Milano il materiale: la bellezza di circa 120 quintali, senza contare il legname che dovrà servire a preparare i pavimenti delle tende. Dove il terreno non è a livello, lo si spiana a quadrati di metri 7 × 7, tale essendo la base delle tende, appositamente allestite dalla Ditta Moretti di Milano; sul piano ottenuto si posano sei o sette travi parallele, sulle quali si inchiodano trasversalmente delle assi, in modo da formare un vero e proprio pavimento. Intorno a questo si piantano dei picchetti di legno o di ferro a seconda del terreno, in maniera che la tenda risulti ancorata in resistenza contro qualsiasi vento. Si rizza poi la tenda o meglio le tende, perchè son due: una esterna ed una interna, tutt'e due impermeabili. In virtù dell'intercapedine si ottiene che la tenda conservi all'interno una temperatura piacevole, anche se di fuori la temperatura è bassissima. La tenda ha quattro finestre, per cui può essere arieggiata a volontà. Saldati intorno intorno con pietre i lembi estremi della tenda esterna, perchè la chiusura sia perfetta, vi si rizzano i letti: dieci per tenda, col loro materasso di lana e

IL VILLAGGIO DI TELA DEL TOURING, SORTO COME PER INCANTO IN VAL FIORENTINA SOPRA SELVA DI CADORE.

due coperte di pelo di cammello, lettini da campo, in cui, a detta di chi li ha provati, si dorme da papi. Ogni tenda ha così l'aspetto di una camerata, divisibile in due camere mediante un tramezzo di tela. Le tende sono 16, quindici per gli ospiti e una per la Commissione Logistica. Si erigono poi ancora due piccole tende, una per la Direzione e una per la Sanità e la grande tenda per le riunioni: quest'ultima è un vero salone da ritrovo, con tavolini e seggiole, e misura metri 9 per 11.

Dopo l'alloggio bisogna pensare al vitto. Col legname si costruiscono due baracche: una sarà la dispensa e il magazzino dei viveri, l'altra la cucina: in questa si mura un gran focolare, con tanto di fumaioli, col forno, coi fori per quattro marmitte da cinquanta litri l'una: vi si dispongono in giro tutte le batterie di casseruole e pentole e coltelli e mestoli e forchettoni ecc. Passiamo poi alla mensa: con assi e paletti si fanno quattro lunghissime tavole e le relative panche e si dispongono sotto un enorme tendone che protegge dal sole e dalla pioggia.

Questo è l'essenziale. Ma noi pensiamo anche ad altro. E costruiamo ancora una baracca con delle tavole all'aperto: sarà il *bar*, caffè e bazar insieme, dove i campeggianti trovano il tè caldo e l'aperitivo al seltz, le calze di lana e le stringhe di cuoio per le scarpe, la bottiglia di spumante e i francobolli, i sigari e le ciotole d'alluminio, e, insomma, tutte quelle cose di cui un campeggiante, sia pure il più ben provvisto, possa aver bisogno.

Ma non basta. Ecco sorgere con frasche e rami di abete un ambientino curioso, dove c'è un grande specchio e una mensola con boccette e barattoli, e davanti allo specchio una seggiola con tanto di spalliera; avete bell'è capito: è il regno di Figaro dal sapiente rasoio. E il parrucchiere non s'è peritato di esporre, in omaggio alla moda imperante, tanto di cartello: *Specialità. Taglio dei capelli alle signorine.*

O vi pare che al Campeggio non si stia al corrente con la civiltà?

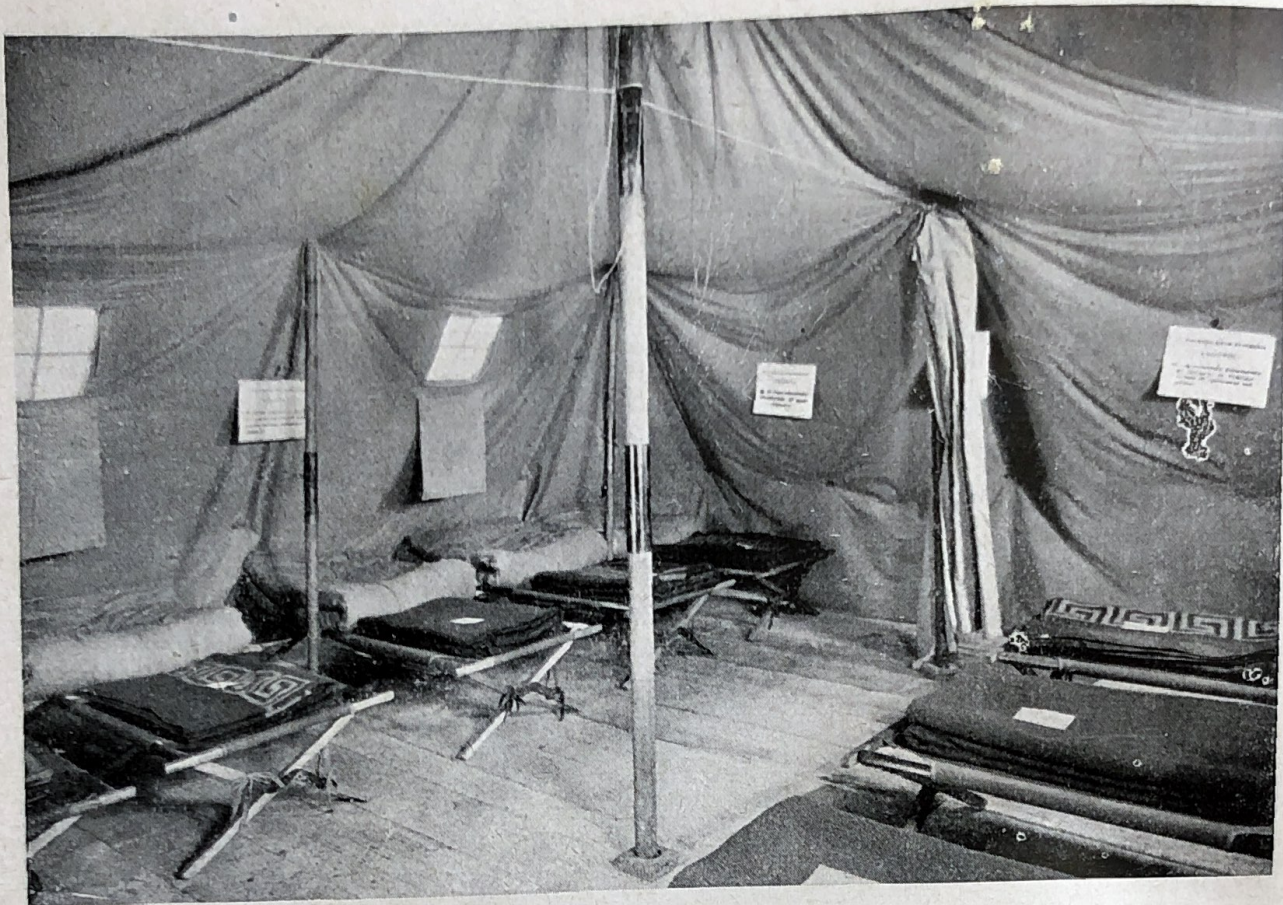
Ed ecco un altro servizio: la fotografia. La tenda pel fotografo, un gran tabellone per esporvi le copie fotografiche, servizio di sviluppo e stampa pei dilettanti, vendita di lastre e pellicole. Se non fossimo al Campeggio, parrebbe d'essere in piena città. Si passa infine all'abbellimento: sentierini, stradicciole, bandiere, festoni...

S' intende che tutte queste cose si fa più presto a dirle che a farle. Si tratta di almeno tre settimane di lavoro, purchè l'Autorità Militare, sempre compiacente verso il nostro Sodalizio, metta a disposizione, come questo anno, una dozzina almeno di soldati pronti e svelti.

IL «RISTORANTE ALL' APERTO» DEL CAMPEGGIO DEL TOURING POSSEDEVA UN RIPARO MOBILE (UN GRANDE TENDONE IMPERMEABILE) PER AFFRONTARE I GIORNI DI MALTEMPO. IN FONDO IL MASSICCIO DEL PELMO, CON I PAUROSI STRAPIOMBI DELLA PARETE NORD.

Fratellanza universale.

Arriva il primo turno: comincia la vita del campo. Vita che si presenta, di prim' acchito, essenzialmente diversa da quella di un albergo: sono cento, cento cinquanta persone, giovani e vecchi, uomini e donne, di vari ceti, di varia coltura, venuti da tutte le regioni d'Italia, diversissimi per dialetto e costumanze: eppure, si direbbe un miracolo, son tutti amici fin dal primo momento. È forse questa la cosa che fa maggior impressione sull' osservatore: la faccia seria del chirurgo universitario, la faccia allegra dello studente chiassone, quella preoccupata della signora che accompagna la figliola, quella accigliata del giovane filosofo meditabondo, quella timidetta della signorina sola: tutte queste facce, arrivate lassù, si illuminano di un medesimo sorriso, il sorriso del Campeggio, tutti si guardano da amici, si sentono in casa propria, nell'intimità di una famiglia: perbacco, non siamo tutti fratelli in nome del Touring?

Forse una delle principali ragioni di questa fratellanza è che il Campeggio, grazie a Dio, è apolitico. Lassù non vi sono sette, non vi sono partiti, non vi sono, direi, opinioni: è il greve bagaglio che ciascuno ha, con intuizione spontanea, lasciato al piano, nella città e nelle sue strade micidiali e polverose. Arrivano sì, anche là, i giornali, di tutti i colori: son lì ammucchiati sui tavolini della tenda grande, e le Redazioni stesse li

UNA CAMERA D'ALBERGO? NO, È UNA TENDA DEL CAMPEGGIO DEL TOURING CON I COMODI LETTINI, IL PAVIMENTO IN LEGNO, LE FINESTRELLE PER L'AERAZIONE, ECC.

mettono gentilmente a disposizione. Chi ha voglia di leggere, li legge: ma, per intesa generale, li legge e non commenta. In un mese non ho sentito neanche una discussione politica. E poi ditemi se il Campeggio del Touring non è un paradiso terrestre!

Tutti lo sentono che ci troviamo qui per una sana parentesi nella corsa affannosa della vita, una parentesi che non dev'essere amareggiata da nessun dissenso, da nessun conflitto: ed ecco che tutte le barriere cadono, che un'ondata di fratellanza passa in tutti gli animi, che la bontà trionfa. Oltre a ciò tutti hanno di mira lo scopo che il Touring si prefigge con questi campeggi: far conoscere intimamente una zona d'Italia, far che qualche angolo magari ignorato, e tanto più se ignorato, emerga nella conoscenza degli italiani e sia apprezzato quanto merita, nella vaghezza dei monti, dei fiumi, dei boschi e nella gentilezza delle popolazioni. Dato questo fine e posti gli uomini in un anfiteatro grandioso di vedute montane, non si può pensare che nei cuori allignino ancora le vane passioni del piano: la maestosa pace dei monti si adagia in essi e li conquide.

Primo: non annoiarsi.

Altro punto ammirato è l'organizzazione delle singole giornate. Per conoscere il paese bisogna muoversi. Si organizzano quindi delle escursioni sui monti vicini; escursioni di due specie: ci sono quelle, dirò così, ufficiali a cura della direzione del Campeggio e quelle individuali. Alle prime, organizzate e dirette con criteri di media difficoltà, ciascuno è libero di prender parte; chi non si sente di assoggettarsi alla necessaria disciplina di marcia, chi preferisce « fare il selvaggio », chi ha le doti indispensabili per le grandi e difficili ascensioni è padronissimo di andarsene per conto suo, purchè per le salite difficili si accompagni con una guida provata e capace. C'è chi vuol rimanere al campo a riposare? lo lasciamo dormire: tanto verrà domani, quando avrà sentito i racconti sodisfatti di coloro che partono oggi. Ma son pochi, assai pochi quelli che restano: la maggior parte si muove per l'innato bisogno di conoscere, di salire, di vedere, di godere le gioie dei monti coi loro magnifici panorami, coi grandiosi effetti di luce, con la maestà del silenzio impressionante.

QUESTA SALA SPAZIOSA E CONFORTEVOLE È LA TENDA DELLE RIUNIONI DEL CAMPEGGIO DEL TOURING: IN FONDO, A SINISTRA, LA BIBLIOTECHINA; A DESTRA L'IMPIANTO RADIOTELEFONICO.

Se la gita è breve, si è di ritorno al campo per la colazione; se dura tutta una giornata, ciascuno porta con sè il sacchetto della colazione e la borraccia del vino.

Alla sera poi si trovan tutti riuniti a cena e dai visi arsi e abbronzati traspare la gioia d'una giornata spesa bene. Ben presto si levan nella sera i canti, i bei cori alpini che ridicono la poesia della montagna. Poi si va nella tenda riunioni o al bar, magari a far una partita o a scambiar quattro chiacchiere o a sentire — quando non ci sono «parassiti» nell'aria — i vari *jazz-band* di Londra trasmessi col radio-telefono della S. I.R di Torino.

Alle 22 si spengono i lumi, è obbligatorio il silenzio.

Sopra le tende addormentate vigilano in cielo milioni di stelle.

Visite, cerimonie ed ore di svago.

Ma anche lassù, se la vita fosse tutti i giorni eguale, diventerebbe monotona. No, ci vogliono le variazioni, e quest'anno a Selva ce ne furono parecchie.

Prima di tutto le visite. Ne abbiamo avute di ogni genere, individuali e collettive. A Pianaz di Zoldo, al di là del Passo di Staulanza, era accantonata la Società Alpina Friulana; a Santa Fosca aveva messo il campo la Sezione di Vicenza del Club Alpino Italiano; al Passo di Falzarego s'erano accampati i Sucaini: tre visite che ci furono graditissime e che abbiamo avuto occasione di contraccambiare. Ma tutti i villeggianti di Alleghe, di Agordo, di Belluno la consideravano obbligatoria una gita al Campeggio del T.C.I. Queste visite erano anche facilitate dall'accessibilità del Campeggio, poichè il Comune di Selva ci aveva costruito una strada di circa 600 metri che, diramandosi dalla provinciale, portava fino alle tende nella località detta il Peronàz. Venivano i contadini e i pastori dei dintorni ad ammirare la grande novità che era sorta in Val Fiorentina, vennero alti funzionari della Prefettura di Belluno e, particolarmente gradita, si ebbe la visita di S. E. il Ten. Gen. Conte Ugo Sani, Comandante il Corpo d'Armata di Bologna, il quale lodò con parole veramente lusinghiere la perfetta organizzazione di tutti i servizi del Campeggio.

VITA DEL CAMPEGGIO: RIGOVERNATURA DELLE TENDE.

Un bel giorno si sparse la voce che stava per arrivare il nostro Presidente, Luigi Vittorio Bertarelli. A quella notizia il campo fu sottosopra: e fu un fervore unanime, una gara generale fra tenda e tenda per chi gli avrebbe preparato la miglior accoglienza: gara che dimostrava quanto viva fosse l'ammirazione, quanto profonda la devozione, quanto spontanea la simpatia per colui che da trent' anni è l' anima del nostro Sodalizio.

E le tende delle signore furono ornate di gran mazzi di fiori, le altre addobbate con festoni di abete; pavesi e bandiere sventolarono al sole; sull'erba si composero coi sassi scritte inneggianti al Presidente e al Touring e, quando arrivò, fu accolto col più schietto e più vivo entusiasmo. Alla sera ci fu banchetto d'onore: invitati il Sindaco Giuseppe De Pin, il Consiglio del T. C. I. Egidio Torre e il Consiglio Comunale di Selva. Al Sindaco il Presidente consegnò in ricordo una medaglia d'oro, in vista della validissima cooperazione offerta per la buona riuscita del Campeggio, sia con la costruzione della strada e la concessione gratuita del terreno, sia con la posa di un acquedotto e l'offerta di una quantità di legname, come pure per l'accoglienza festosa e veramente fraterna dei campeggianti.

Poichè anche questo sarà per tutti un ricordo gradito: l'arrivo a Selva. La popolazione raccolta intorno al Sindaco nella piazzetta davanti al Municipio, dove sorge il semplice monumento ai Caduti; il saluto cordiale del nostro Console; le strade ornate di abeti e festoni di rododendri; la fanfara del 2° Artiglieria da montagna gentilmente messa a disposizione dal Maggiore Dalla Motta; il vermouth offerto dal Comune con signorilità: tutto contribuiva a dar alla valle un senso di festosità e di confortante gaiezza.

La tenda delle riunioni dove avevamo collocato accanto all'apparecchio radiotelefonico anche una bibliotechina provvidenziale nei (fortunatamente pochissimi) giorni di pioggia, fu testimone di manifestazioni artistiche e intellettuali. C'era Brigante Colonna del *Messaggero* che per alcune sere tenne circolo recitando con sentimento e viva spontaneità poesie romanesche di Trilussa e Pascarella ed altre liriche di autori classici; c'era l'avv. Di Francesco, inesauribile narratore di frizzi e barzellette, che disse magistralmente poesie napoletane di Salvatore di Giacomo; l'avv. Ferraro che tenne

IN VISTA DEL PELMO POSSENTE SORGEVA IL «CAFFÈ FIORENTINA», PROVVIDENZIALE ISTITUZIONE AFFIDATA AL LOGISTA TACCANI.

allegra la comitiva con giochi di prestigio: e poichè nella serenità dei monti non si poteva non pensare alle opere buone, queste serate fruttarono anche qualche sommetta per gli orfani del nostro Villaggio Alpino.

In un orecchio vi possiamo dire che una volta ogni tanto s'è fatto anche qualche salto, in toilette da montagna, con certi scarponi che, gesummaria!, se uno non era pratico di *fox-trott*... L'orchestra? Musica modernissima: una ocarina, una armonica, una latta di petrolio... che cosa volete di più a milleseicento metri? Importante era che tutti si divertissero: e si sono divertiti. Si sa, un'accolta di persone messe là, isolate nel cuore dei monti, cerca e trova le risorse per rendersi più piacevole che sia possibile la vita.

Per ciascuno dei tre turni si organizzò anche una gita a Cortina di Ampezzo e al lago di Misurina coi torpedoni della Impresa G. Buzzatti di Agordo.

Escursioni.

Ma la parte più bella e più intonata ai nostri scopi furono le escursioni a piedi. La regione si pre-

ANCHE L'ACQUA POTABILE AL CAMPEGGIO DEL TOURING. E CHE ACQUA!

UNA SOSTA DURANTE UNA DELLE MOLTE ESCURSIONI COMPIUTE DAL CAMPEGGIO: I GITANTI AL LAGO COLDAI, IN UN SUGGESTIVO AMBIENTE DOLOMITICO.

sta magnificamente per lo svolgimento di un programma molto variato: vette erbose che si raggiungono con una passeggiata pur toccando i duemila metri, cime rocciose la cui scalata costituisce una impresa alpinistica di prim'ordine, laghi in cui si specchiano pareti vertiginose, punti di osservazione donde si dominano panorami grandiosi.

«CHI S'AIUTA, IDDIO L'AIUTA». ANCHE QUESTO S'IMPARA AL CAMPEGGIO DEL TOURING. LE OPERAZIONI PIÙ UMILI SONO COMPIUTE IN ALLEGRIA: ECCO CAMPEGGIATORI E CAMPEGGIATRICI CHE RISCIACQUANO LE PROPRIE STOVIGLIE.

Andammo così un paio di volte al Monte della Puina (m. 2253) e al M. Fernazza (metri 2100), mentre il vicinissimo M. del Fieno (m. 1957) e il M. Crot (m. 2157) erano meta di frequentissime passeggiate. E se i più modesti si accontentavano di andare alla Malga Fiorentina o alla Malga Staulanza, dove trovavano dell'ottima panna, altri venivano in comitiva al Lago Fermin (metri 2066) ai piedi della Croda da Lago o al Lago di Coldai (m. 2146) sotto il Civetta.

Siamo andati in cento una volta al Lago Fermin e abbiamo compiuto il giro della Croda tornando pei Lastoni e per Malga Mondeval. Paesaggi meravigliosi: prati ricchissimi dove i fiori ci arrivavano all'altezza delle spalle, più in alto pascoli rigogliosi profumati di negritelle, più su ancora la roccia rosea delle Dolomiti che pareva creare fantastici castelli antichi con le torri al cielo.

E quante acque! La Fiorentina che erompe a polle limpide e gelide, dal piede dell'enorme ghiaione di Monte

UN GRUPPO DI CAMPEGGIATORI SALE AL NUVOLAU. SULLO SFONDO LA STRADA DI FALZAREGO E L'IMPONENTE BASTIONATA DELLE TOFANE.

Pelmo passava violenta vicino al Campeggio e non pochi ebbero l'ardire di tuffarsi in quelle acque rigeneratrici; la fonte ai piedi del M. Fieno che, imprigionata in tubi di vario calibro, portava il suo conforto alle tende e alla cucina; i diversi rii che scendevan dalle alture a spruzzi e cascatelle canore; lo specchio sereno del Lago che rimanda l'imagine della Croda rosata e degli abeti scuri; lo specchio limpido e desolato di Coldai, dove nel nero dell'acqua si disegna l'imagine grigia del Civetta e il bianco de' suoi nevai, mentre di sotto, in fondo alla valle, brilla la verde distesa del lago d'Alleghe, con i salti del Cordevole azzurro che va raccogliendo tutte le acque del bacino per portarle a valle, al Piave, al mare.

Andammo una volta in comitiva all'Alto Nuvolau (metri 2578) dove agli occhi stupefatti si offerse la vista delle Cinque Torri, delle Tofane, del Cristallo, del Sorapis, dell'Antelao, della Marmolada dai ghiacciai scintillanti e di cento e cento vette lontane che si perdevano nelle sfumature azzurrognole della distanza.

La regione è piuttosto povera in fatto di

UN'ISTANTANEA DURANTE UNA DELLE CERIMONIE SVOLTESI AL CAMPEGGIO DEL TOURING: I GITANTI BRINDANO AL PRESIDENTE L. V. BERTARELLI (CHE STA AL CENTRO, CON ALLA SUA DESTRA IL DIRETTORE DEL CAMPEGGIO PROF. POCAR).

sentieri. Per lunghi tratti si attraversano versanti prativi o boschi in mancanza di transiti segnati o battuti. Buone abbastanza le comunicazioni stradali: una bella strada, discretamente frequentata, unisce Caprile per Selva e il Passo di Staulanza a Longarone; un'altra Caprile e Cortina per Andraz e il Passo di Falzarego. Peccato che non sia allargata, come sarebbe desiderabile, la strada che collega direttamente Selva e Andraz per Colle S. Lucia e il famoso Belvedere, donde si domina la valle del Cordevole da Caprile ad Alleghe. E ancor più è deplorevole che la strada, ora nella sua prima parte soltanto carrettabile, tra Selva e Cortina per il Passo di Giau non compiuta: ne deriverebbe un gran bene per Selva e per tutta la Valle del Cordevole e Belluno sarebbe congiunta per la via più breve al grande centro turistico e alberghiero di Cortina. Questa *Rivista* si occupò già della cosa, ed il Touring non mancherà di aiutare gli sforzi che si stanno compiendo per riaprire al traffico automobilistico quella meravigliosa strada di guerra.

«AL CAMPEGGIO DEL TOURING V'È TUTTO» SI È SENTITO RIPETERE DAGLI ENTUS[illegible]TI. LA FOTOGRAFIA DIMOSTRA CHE V'È PERFINO.... L'ODONTOIATRA.

Alcuni alpinisti da corda e piccozza, alpinisti sul serio, profitta[illegible]l'ameno soggiorno al Campeggio p[illegible] la scalata alla Croda da Lago (m. 23[illegible]), al Becco di Mezzodì (m. 2602) e al M. Pelmo (m. 3168), il gigante che chiude come un'abside immensa la Val Fiorentina: in varie riprese vi salirono una trentina di persone. Altri si sbizzarrirono a salire per i suoi canaloni, per i nevai, per gli sterminati pendii di ghiaia, pur di godere l'emozione di chi scala la roccia, di chi abbraccia il sasso sentendosi fondere in un corpo solo con la montagna ammaliatrice, per più salire, per andar più oltre.

Ma, scendendo dalle regioni della poesia, non diremo nulla della nostra tavola? Chi ha mangiato alla nostra mensa sa come si stava bene; tant'è vero che dopo il vitto del campeggio non si gustava più il vitto degli alberghi, come ci disse un signore tornato a trovarci al Campeggio; tanto vero che una signorina ci scriveva che in quindici giorni era cresciuta due chili.

Possiamo dunque raccomandare il Campeggio anche come luogo di cura.

Si ritirava tutti i giorni da Selva la carne fresca, la verdura, il vino; da Pescul il pane; dalla Malga Fiorentina il latte e il burro. E i cibi, sani e abbondanti, erano confezionati da mani sapienti.

Dissi male più su che, toccando questo argomento, si scende dalle regioni della poesia. No, anzi è forse questa la poesia più bella: la meravigliosa dedizione di quegli incomparabili membri della Commissione Logistica, con a capo il buon cav. Zanocco, che disinteressatamente, per amore del T. e della sua opera d'italianità, hanno il il coraggio di star un mese ad abbrustolirsi la faccia davanti ai fornelli, a preparar le vivande, a servire in tavola con umiltà. Questa è poesia bell'e buona.

Si chiude.

Partono i campeggianti del terzo turno. Un treno che si allontana da Agordo pieno di facce arrossate dal sole, un po' tristi negli occhi però. Il breve periodo è passato: era troppo bello lassù, ma tutto finisce.

Noi, gli ultimi, torniamo al campo. In un batter d'occhio saltan fuori da terra i picchetti, cadono le corde, si afflosciano le tende: i picchetti scompaiono nelle casse, i teli nelle custodie. Ecco arrotolati i lettini, ecco abbattute le baracche, demolito il focolare. Peccato! Si sente uno stringimento, uno scoramento insolito: nell'aria, nella so-

PASSATEMPI: UNO SPASSOSO CAMPEGGIATORE SI È TRASFORMATO IN NOVELLATORE, INTRATTENENDO I COMPAGNI DI TURNO.

litudine risuonano i colpi dei martelli che picchiano, gli schianti delle assi che cadono, il rumore sordo delle travi sul terreno. Anche prima che venissero i campeggianti c'era silenzio e solitudine al Peronàz: sì, ma era un fervore di opere nascenti — si preparava la casa agli ospiti. Oggi invece non v'è altro in questa solitudine che una nostalgia di ricordi.

E conviene scendere. C'è ormai nel cielo il brivido dell'autunno. La Val Fiorentina, cinta in alto come da un diadema regale di monti, dai pinnacoli arditi di Fermin ai paurosi strapiombi del Civetta, dalle guglie ag[illegible] della Croda alla mole imponente del[illegible]mo ed al biancore della Marmolada, è percorsa alla sera da un vento fresco che annuncia, triste araldo, il morir dell'estate.

E mentre nel cielo di settembre ardono, al tramonto di fiamma, come un rogo immane le due piramidi del Pelmo, come per in-

«DOLCE FAR NIENTE».

DAL CAMPEGGIO SI ORGANIZZANO ANCHE MAGNIFICHE GITE AUTOMOBILISTICHE: ECCO UNA «TORPEDONATA» A MISURINA.

canto sono sorte tra l'erba dei prati legioni di colchici — tanti tanti colchici violetti, a due, a tre, a mazzi. Tutta la valle par che si voglia tingere di viola.

Colchycum autumnale. Sì, scendiamo: il Campeggio è finito.

E l'anno venturo?

È la domanda che, al morir del Campeggio, tutti avevano sulle labbra. Voi non lo credereste: ma, sissignori, il futuro campeggio è già deciso, fissato, stabilito. E ve lo dico addirittura: nell'Alta valle del Màllero, in Val Malenco, a mezz'ora dall'immenso ghiacciaio del M. Disgrazia, vicino al Gruppo del Bernina, a tre ore di treno da Milano!

Prossimamente ve ne diremo qualcosa di più; per oggi basti un accenno.

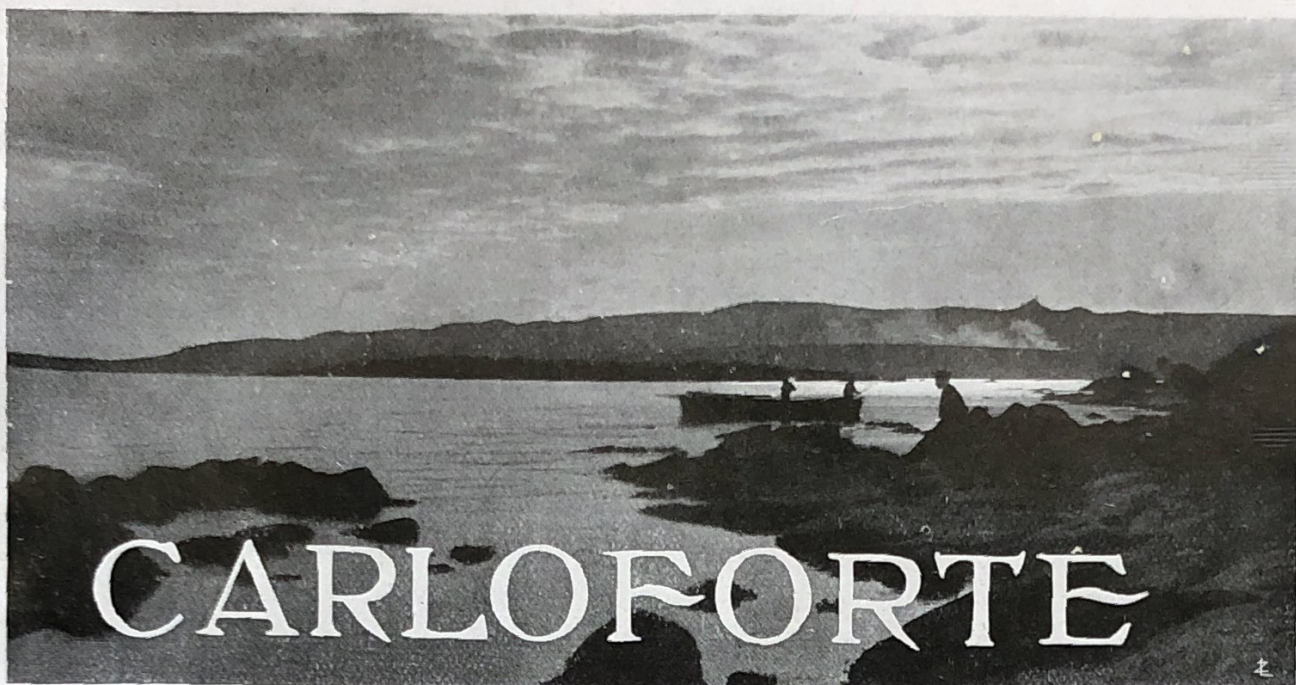
Dicevo dunque: scelto il posto, vi si trasporta da Milano il materiale...

Un momento, per favore. Aspettate che venga luglio...

ERVINO POCAR.

(Fotografie appositamente eseguite da Achille Flecchia, Milano, via Dante, 6, fotografo ufficiale del Campeggio).

1925 e non 1926

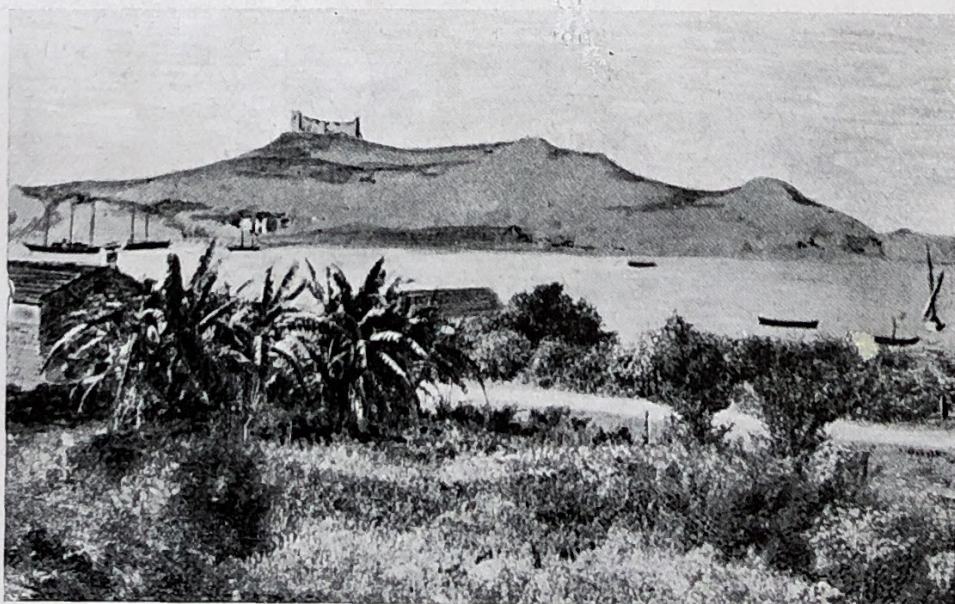
Solo durante il 1925 sarà possibile, con dieci lire, ricevere la Guida di Roma, l'Annuario generale, *il 6° fascicolo dell'*Atlante Stradale. *Una massa di pubblicazioni da far... tremare il tavolino sul quale le collocherete.* La Guida di Roma *è un volumone di 868 pagine con 73 fra carte e piante. È la pubblicazione che meglio commemora l'anno Santo ed è cara a chi visitò la Città Eterna come a coloro che ancor non sciolsero quel voto.* L'Annuario Generale *è una piccola Bibbia, giacchè nelle sue 1500 pagine di testo contiene una miniera di notizie intorno a tutti i Comuni e le frazioni del Regno.* L'Atlante stradale *poi è la carta turistica per eccellenza, indispensabile ai motoristi ed ai ciclisti. Tutto questo ben di Dio è largito ai Soci del 1925. Ditelo ai vostri amici e conoscenti. Vedrete che essi si affretteranno ad inviare il vaglia per l'associazione al Touring. (L. 2 [tassa ammissione] + L. 10,10 [quota annuale 1925] + L. 10 [id. id. 1926] + 16,20 [abbonamento di favore a* Le Vie d'Italia *per il 1926]: in totale L. 38,30). Fate passare la parola...*

(fot. F.lli Pes, Cagliari)

VISIONE, AL TRAMONTO, DELL'ISOLA DI S. PIETRO, DALL'ISOLA PIANA.

CARLOFORTE

Singolarità di natura.

Il viaggiatore, che, percorrendo l'isola di Sardegna, reca nello spirito la visione del paesaggio sardo e dei costumi della popolazione, così singolarmente caratteristici, resta stranamente sorpreso nello scoprire, all'estremità meridionale della costa di ponente, che guarda il Mediterraneo, e, precisamente, in faccia a quella regione sulcitana, nota, in tutti i tempi, per la dovizie della ricchezza mineraria, un lembo vero e proprio di Riviera Ligure. Riviera Ligure nel più stretto senso della parola; per l'amenità della marina; per la fisonomia del lindo, civettuolo paesello, allineato su di essa; per l'indole degli abitanti, il loro aspetto fisico, i loro costumi; per il diverso tipo di attività economica prevalente e, finalmente, per l'idioma prettamente genovese da essi parlato.

A Carloforte si giunge, ordinariamente, per la via Iglesias-Portovesme. Quando l'autocorriera, che percorre, ogni giorno, quell'itinerario, lasciandosi addietro le numerose miniere, giunge faticosamente alla sommità della sensibile salita, al così detto *Culmine,* s'apre allo sguardo una veduta nuovissima. Nuovissima anche relativamente alla regione più prossima. Infatti sono spariti i grandiosi edifizi minerari dalla singolare architettura, appollaiati su in alto, a ridosso delle montagne: gli svelti camini anneriti, che si levano sopra gli sterminati capannoni; i cumuli immensi dei residui di minerali, che formano nuove colline e tracciano

(fot. F.lli Pes, Cagliari)

IL CASTELLO DEI LOMELLINI, A TABARCA, SULLA COSTA DELLA TUNISIA, D'ONDE MOSSERO I FONDATORI DI CARLOFORTE (DA UNA STAMPA)

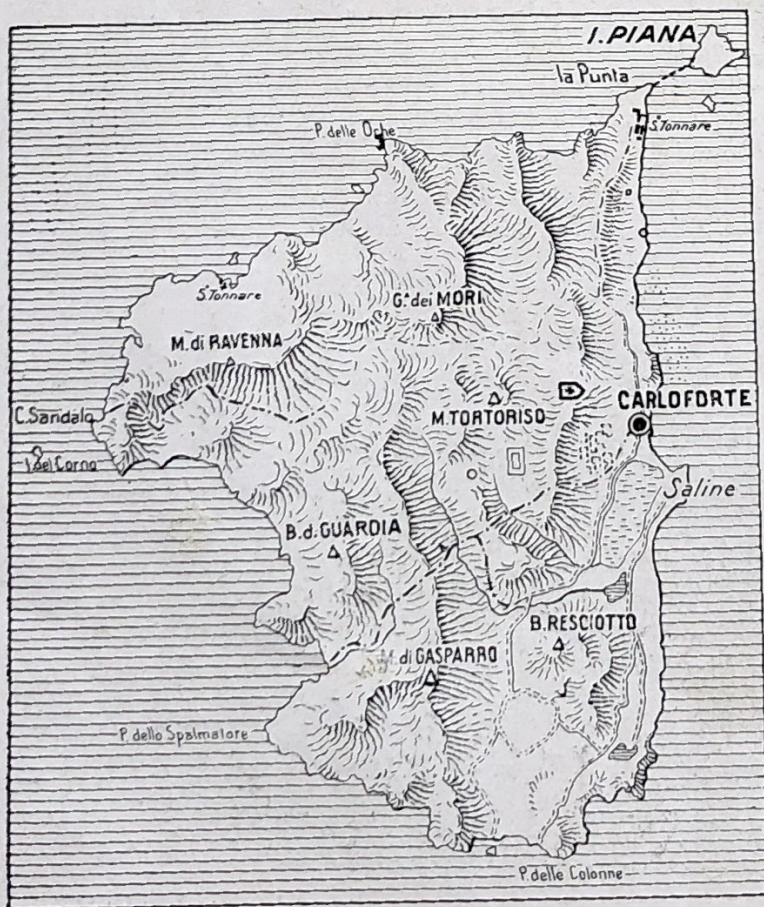
(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

VEDUTA DI CARLOFORTE DALLA REGIONE DETTA FONTANE.

nuove strade e mutano, a mano a mano, faccia a intere regioni; i torbidi rigagnoletti che, scesi dalle laverie delle miniere, vanno ad alimentare meravigliose vegetazioni di pioppi e di eucalipti; i piani inclinati sui quali, ogni tanto, salgono e scendono i vagoncini che, per la distanza, sembrano giocattoli; le ligniti ammonticchiate qua e là, fumanti per combustione spontanea.

L'ISOLA DI CARLOFORTE.

Di fronte c'è il mare che, dalla costa della Sardegna, contro la quale si rompe in marosi spumeggianti, va sino al ridente isolotto di S. Pietro, il quale vi appare dinanzi quasi d'improvviso, con la cittadina di Carloforte.

Carloforte, come abbiamo detto, fa correre il pensiero agli ameni paeselli marittimi donde mossero quei coloni che dovevano portare, prima a Tabarca e poi a S. Pietro, il tesoro della loro intelligente operosità, del loro meraviglioso spirito di iniziativa. Anche le [illegible] che guardano l'Africa e la Spa[illegible] schiudono, ogni tanto, vedute p[illegible]toresche, con le rupi brune tagliate a picco come muraglie colossali, da cui si traggono le note lastr[illegible]l'isola, con grotte ampie e pro[illegible]onde, nelle cui acque smeraldine potrebbe star benissimo ancorata qualche nave di discreta dimensione.

(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

VEDUTA DI CARLOFORTE DALL'OSSERVATORIO ASTRONOMICO.

Le origini e le vicende della colonia di Carloforte, e per il fatto in sè, e per il modo in cui si svolse, e per i risultati ottenuti, formano, può dirsi, l'episodio più importante della colonizzazione sarda.

Da Tabarca a S. Pietro.

La fondazione di questa colonia risale al 1738, cioè a circa vent'anni da che la Sardegna, in forza del trattato di Londra, era passata sotto il dominio di Casa Savoia. Quasi tutti i tentativi, siano essi felicemente riusciti od abortiti, dell'impianto di colonie in Sardegna, ripetono la loro origine dal Regno di Carlo Emanuele III, o seguono, a non lunga distanza, la morte di questo e sono conseguenza dell'incremento dato da lui alla colonizzazione.

Le colonie di Montresta, di Oridda, del Sarcidano, di Calasetta, dell'Asinara, furono [illegible]ite sotto il Regno di quel saggio Mo[illegible]ca e furono raggi di sole che solcarono le [illegible]nebre di quell'età travagliata. Ma i risultati migliori s'ebbero nell'isola di S. Pietro, che egli volle popolata coi liguri che ave[illegible] abbandonato l'isola di Tabarca e della cui popolazione curò anche posteriormente l'incremento, con l'importazione di altri abitanti, tratti già in servitù, dalla stessa Tabarca dal Bey di Tunisi.

Tabarca è un isolotto posto sulla costa della Tunisia, a mezza strada fra Bona e Biserta. I geografi non dànno molte notizie intorno a quest'isola, a circa 600 metri e a nord-est dalla costa africana, con un perimetro di 1800 metri e una superficie di 7 ettari. La sua configurazione è quella di un triangolo scaleno, sulla cui sommità, e sopra una roccia quasi verticale, a 50 metri sul livello del mare, si erge ancora il vecchio castello dei genovesi Lomellini, da essi occupato, per quasi due secoli, dal 1540 al 1742. Come coltura non vi cresce altro che un magro pascolo per capre.

Tabarca apparteneva, nel 1737, appunto a Giacomo Lomellini, dovizioso patrizio genovese, ed era abitata da liguri chiamati colà da lui e che attendevano alla pesca del corallo e alla coltivazione di quella parte del suolo che sembrava a ciò meno refrattaria.

L'esistenza di quella popolazione era stata tutt'altro che tranquilla, quantunque il signore dell'isola pagasse ogni anno un tributo al Bey di Tunisi e un altro a quello di Algeri, soggetta come era alle incursioni dei pirati barbareschi, e, del resto, l'estensione territoriale era troppo esigua, in confronto al numero degli abitanti, che ascendevano, nel 1737, a 2000, perchè questi non si trovassero costretti a emigrare, ogni tanto, nelle città litorali di Barberia, ove non trovava-

(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

ROCCE TRACHITICHE DELL'ISOLA PIANA.

no sede più quieta ed erano egualmente sottoposti a tutte le vessazioni e a tutte le razzie cui aveano soggiaciuto prima. E il pensiero di quelli attivi coloni si volse all'isola di S. Pietro, la cui colonizzazione offriva la prospettiva di un doppio vantaggio: avere un'isola che avrebbe consentito ai profughi di Tabarca di deporre il soverchio della popolazione in luogo più sicuro, e, insieme togliere ai Barbareschi un punto avanzato sul [illegible]diterraneo, donde, più d'una volta, essi [illegible]ombavano sulle navi e sulle popolazioni della costa sarda, spogliando naviganti ed abitanti e traendoli in servitù.

Le prime trattative per la fondazione della [illegible]va colonia passarono fra il Vicerè di [illegible] marchese Rivarolo, per il Gover[illegible]aba[illegible], e un Agostino Tagliafico, de[illegible]to [illegible]po dai Tabarchini. Il Tagliafico [illegible] nell'isola, e, dopo due giorni di di[illegible] riferiva favorevolmente. Il progetto [illegible]vo all[illegible]va Colonia, nel 1736, venne [illegible]lat[illegible] Corte di Torino, dove otteneva la [illegible] le strettezze dell'Erario [illegible]vano di mandare a male ogni [illegible] qualche anno addietro, col sist[illegible]na [illegible]co[illegible]ssione feudale, si potè com[illegible]re il [illegible]aferimento dei tabarchini a San [illegible]. Concess[illegible]nario fu il marchese Della Guardia, Don Bernar[illegible]no, figlio a un ricco mercante trapanese, che nell'isola aveva accumulato una cospicua fortuna nel commercio e che era stato di recente elevato alla dignità marchionale. La convenzione relativa all'isola di S. Pietro conferiva a lui e ai suoi successori nel feudo di S. Pietro il titolo di Duca di S. Pietro.

L'atto di investitura porta la data del 6 luglio 1738, e precisamente in quest'anno si compieva il primo trasporto dei coloni, a quanto pare in numero di 625, comprendendosi in questa cifra quelli che provenivano da Tabarca e quelli che erano stati chiamati dalla Liguria.

La nuova colonia, in omaggio alle convenzioni stipulate, prendeva il nome di Carloforte, dal nome del Monarca che ne aveva promosso la fondazione e quello di carolini i suoi abitanti, che ancor oggi si chiamano *carolini* o *tabarchini*.

La colonizzazione.

L'isola di S. Pietro era detta, anticamente, *Hiaeracum* o *Accipitrum insula*, per i falchi che vi abbondavano. Ha un perimetro di chilometri 45 e una superficie di chilometri quadrati 52. È un ammasso di scoscese rupi, di piccole e aspre colline sparse di macchie, e il cui aspetto geologico, dalla parte di levante, dà a conoscere di essere

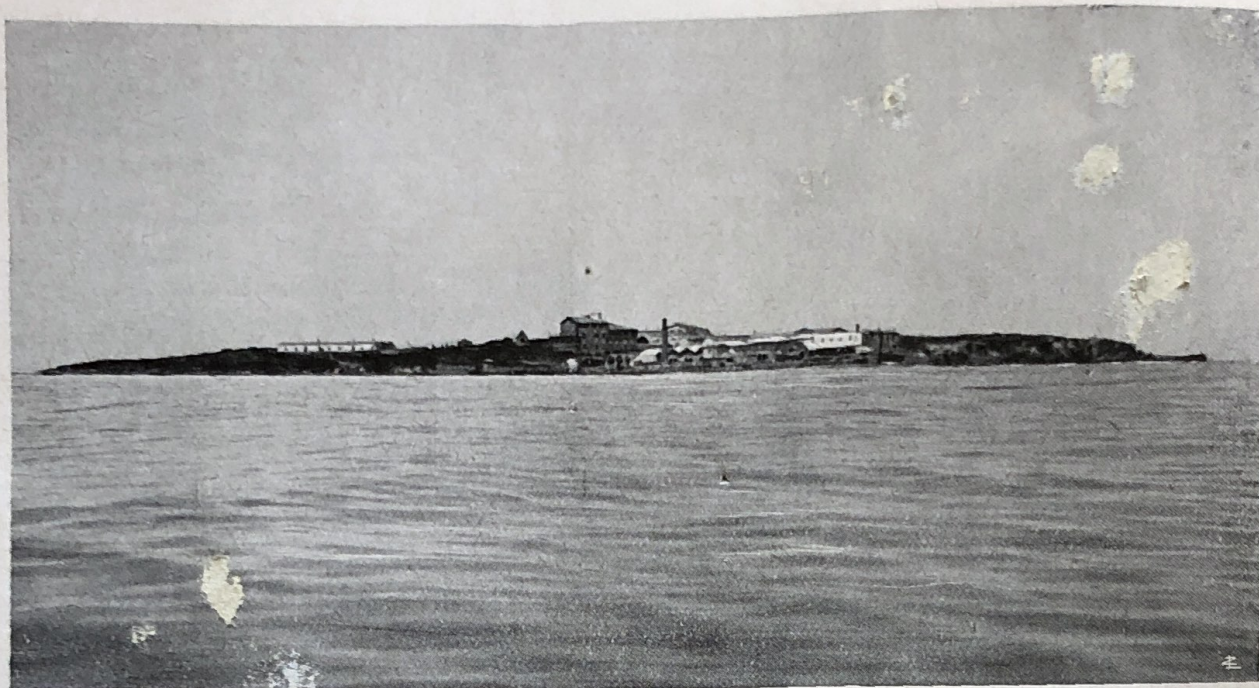
(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

L' OSSERVATORIO ASTRONOMICO.

stata unita alla vicina isola, o, più precisamente penisola di Sant'Antioco. I ruderi colà rinvenuti attestano che l'isola era abitata anticamente. Ma, dall'epoca, tuttora incerta del suo popolamento, all'ottavo lustro del secolo XVIII, essa era senza abitanti. Mancava, quindi, ogni coltura, ogni traccia della mano dell'uomo, ad eccezione di quei ruderi. Era necessario, pertanto, sgombrare una parte del suolo dalle boscaglie che lo ricoprivano ed erigervi delle abitazioni. E questa fu la prima cura dei coloni. Una piccola eminenza appariva acconcia all'erezione delle abitazioni e colà esse furono edificate, protette da un forte, dedicato a San Carlo, sulla porta del quale veniva apposta un'iscrizione in latino. La colonia andò sempre più prosperando. In breve la sua popolazione si accrebbe in proporzione rilevantissima.

Il primo elemento di successo consisteva nell'indole dei suoi abitanti, non degeneri discendenti dell'originaria Liguria. Se il suolo non era molto propizio alle coltivazioni, v'erano, però, molte altre condizioni naturali che davano modo all'operosità dei coloni di esplicarsi con ottimi risultati. Il clima vi era ottimo; il mare abbondava di ottimi pesci, di ricchi banchi coralliferi e di tonni all' epoca della loro annuale emigrazione; eccellente l'ancoraggio nel golfo. Il suolo richiedeva lavoro faticoso e tenace, ma la sua natura trachitica lo rendeva assai [illegible]concio alla coltura della vite. Non man[illegible]va la cacciagione: pernici, specialmente, e conigli. Anzi era tale la copia di questi ultimi che, in luogo di un benefizio, costituiva, per i coloni, un flagello, distru[illegible]ndo i pochi prodotti dell'agricoltur[illegible]

Presto discreta parte del su[illegible] si [illegible] coprendo di abitazioni e, la rad[illegible] na[illegible] le da pesca e da piccolo cabotagg[illegible]

Nella semplice storia della Colo[illegible] d[illegible] fatti meritano particolare [illegible]zione [illegible] l'invasione e l'occupazione da pa[illegible] dei [illegible]ncesi nel 1793 dell'isola, [illegible] d[illegible]ersi mesi veniva sottratta alla [illegible] della Repubblica francese dalla flo[illegible]ola, per farla ritornare sotto [illegible] R[illegible] di Sardegna; e l'incursione, nella notte [illegible] 2 settembre 1798, dei pirati barbaresch[illegible]

(fot. N. Leone, Carloforte)

L' ISOLA PIANA VISTA DAL LARGO.

traevano in schiav[illegible] migliaio di carolini, fra uomin[illegible] donne[illegible]

La prosperità d'oggi.

A circa [illegible]ue [illegible] di distanza, lo scoglio desolato, l'isol[illegible] arido e deserto, che serviva solo d[illegible] agli uccelli di rapina, e, qualche volta, di rifugio ai corsari, è oggi un paese popoloso e fiorente, mentre Tabarca, l'isola da cui muovevano i nuovi popolatari di San Pietro, è improduttiva e quasi deserta. Ovunque la mano dell'uomo ha impresso il marchio del lavoro e del progresso: alla marina, dinanzi alla quale si cullano numerosi velieri e piroscafi, nell'interno del paese, ove tutto spira benessere e attività, e persino sulle alture, un giorno nude rocce, ora disseminate di casolari e dissodate con tenace lavoro.

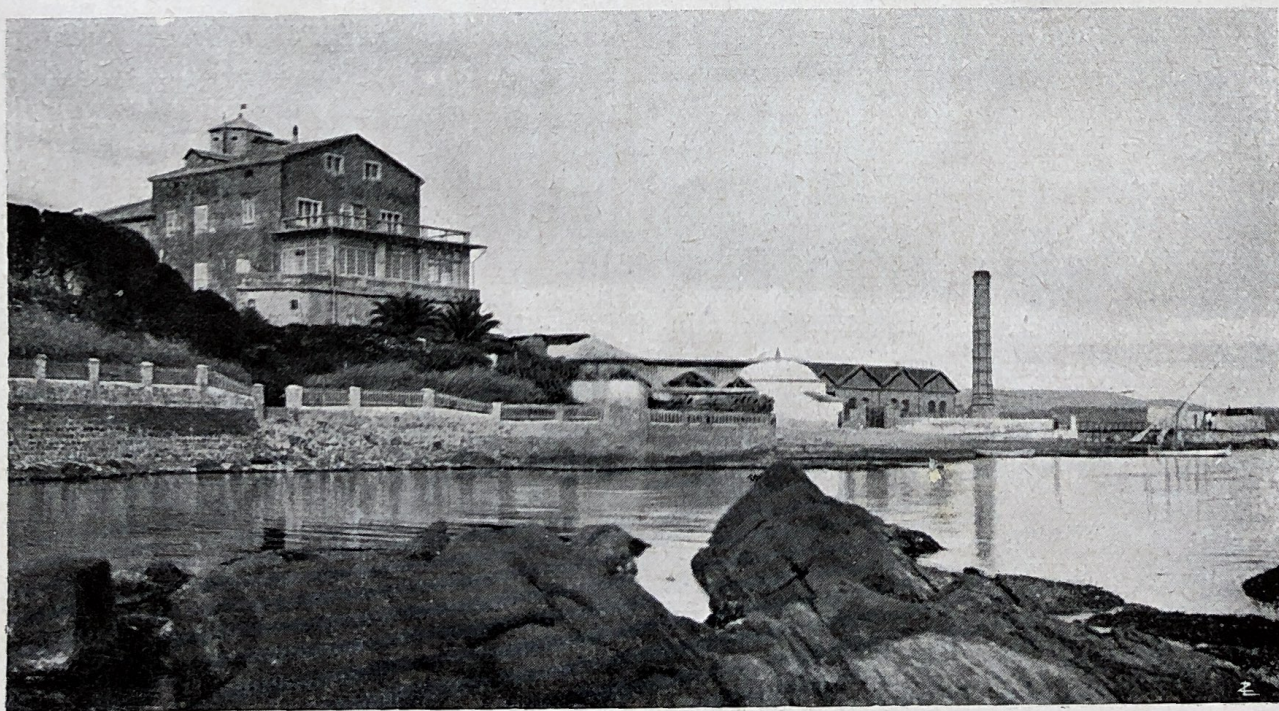
Carloforte non è colonia agricola, ma marittima e commerciale. I prodotti dell'agricoltura non sono sufficienti ai bisogni del paese. Quel po' di grano che vi si coltiva basta appena per pochi mesi. L'orzo si dà in pascolo ai buoi, e se le viti, a furia di lavoro, dànno un discreto prodotto, è proprio per la tendenza istintiva della popolazione a non trascurare alcuna risorsa. Nè, fra tali risorse, possono essere poste le frutta e gli ortaggi. Mancano inoltre i pascoli e, quindi, l'industria dell' allevamento del bestiame non vi ha alcuno sviluppo. Gli abitanti sono, per la massima parte, marinai, pescatori, commercianti e, insieme, agricoltori. Nessuna fonte di

(fot. N. Leone, Carloforte)

LE OPERAZIONI DI COTTURA DEL TONNO ALL' ISOLA PIANA.

(*fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari*)

ISOLA PIANA. IL PALAZZO DEL MARCHESE DI VILLAMARINA.

lucro è stata trascurata, nessuna probabilità di giusta rimunerazione negletta, dalla pesca minuta a quella del tonno, dalla navigazione di piccolo cabotaggio al trasporto del minerale. Una parte considerevole della popolazione vive appunto sul trasporto dei minerali, di cui si esportano comunemente centinaia di migliaia di tonnellate,

(*fot. F.lli Pes, Cagliari*)

IL PALAZZO DEL MARCHESE DI VILLAMARINA NELL'ISOLA PIANA.

(fot. prof. cav. Guido Costa, Cagliari)

LA CENTRALE ELETTRICA DI PORTO VESME, SULLA COSTA SARDA DI FRONTE ALL'ISOLA PIANA.

dalle miniere del vicino iglesiente. Ma non è raro il caso che il battelliere carolino, deposto il remo, o il pescatore, gettate le reti in fondo al battello, volgano le proprie cure, per una parte della giornata, al proprio orto o alla propria vigna.

Abbiamo già detto che il dialetto, l'aspetto fisico, la loro indole, accusano, nei carolini, l'origine ligure. Il loro dialetto è un genovese corrotto, nel quale si sono introdotti vocaboli che non sono del dialetto originario o desinenze proprie di quello sardo. Il caratteristico costume sardo vi è proscritto. Non i *gabbani*, non le pelose *mastrucche*, non i gonnellini, o, talora, i calzoncini maschili di orbacce nero a grandi pieghe all'uso greco o montenegrino, nè i pesanti berrettoni ricadenti sull'omero o dietro le spalle, in uso in tutta la regione adiacente; nè a Carloforte nè a Calasetta, il minuscolo, bianco, lindo paesello all'estremità nord della penisola di Sant'Antioco, pure esso d'origine ligure.

I carolini, come i calasettani, ricordano volentieri tale origine, come raccontano al visitatore che a Pegli, donde mossero i liguri fondatori della colonia, v'è una via intitolata a Carloforte, così come a Carloforte v'è una via dedicata all'incantevole comune della Riviera Ligure di ponente. « Andiamo in Sardegna », dicono quando si accingono a traghettare le poche miglia che li dividono dalla costa sarda.

Non vi sono, nell'isola, le grandi fortune, ma è sconosciuta anche la grande miseria. La mendicità v'è affatto ignorata. Un carolino si lascerebbe morir di fame, prima di stendere la mano per l'elemosina. Con la miseria v'è ignota, può dirsi, anche la delinquenza.

Costumanze curiose.

La donna è impareggiabile compagna di questo tipo di colonizzatore. Ha abitudini preziose di massaia e di madre di famiglia. Operosa, modesta, ma risoluta, rende lievissime al marito le cure del governo della casa, in cui è regina. Non v'è che da entrare in qualche abitazione per comprendere quali confini inverosimili tocchi l'abito della nettezza e dell'ordine presso le donne caroline; abito che si palesa ad ogni momento, in ogni oggetto, in ogni particolare; nei tersi pavimenti, nel candore immacolato delle pareti delle case anche le più umili, accuratamente imbiancate, nello splendore delle maniglie metalliche delle porte e delle finestre, che fanno impallidire l'oro e l'argento più fini, nel biancore della lingeria, odorante da lungi di bucato. È caratteristica l'usanza popolare di trarre nella via, quasi ogni settimana, le masserizie dalle abitazioni a terreno, mentre agli ambienti si ridà ogni volta il bianco di calce.

Altra usanza caratteristica, comune del

resto colle usanze di altre popolazioni, è quella di designare le persone, anzichè col loro nome e cognome, con un nomignolo, anche se talvolta strano o grottesco, senza che nessuno trovi a ridire o se ne adonti, anche perchè la consuetudine non ha nulla di offensivo. Così a Carloforte trovate il *bianchino,* lo *spagnoletto,* il *fanfarino* e perfino il *bue.* Chi scrive queste righe ricorda di aver conosciuto, a Cagliari, un signore, di civilissima condizione, titolato, rispettabilissimo, che a Carloforte non era conosciuto altrimenti che per un nomignolo equino.

L'isola ha una sola strada carrozzabile, quella solo da qualche anno ultimata, che conduce alla Punta, ove sono gli stabilimenti di confezione del tonno. Fino a poco tempo fa, perciò, non vi era che un unico cavallo, un melanconico bucefalo che trascinava al cimitero il carro dei morti e quello... dell'immondezze. Ma crediamo che neanche oggi egli abbia numerosi compagni. I galleggianti, invece, d'ogni forma e dimensione — brigantini, tartane, bilancelle, canotti, lancie — si contano a centinaia.

La familiarità del carolino col mare è denunziata dal barometro pubblico impiantato a cure e spese dell'Amministrazione comunale, all'imbocco della via principale del paese e che viene immancabilmente consultato, la mattina, dai marinai, prima di sciogliere le vele e affrontare la navigazione, di consueto, sulla costa di ponente della Sardegna, assai burrascosa per l'influenza dei venti del pur lontano Golfo del Leone.

Della civiltà di questa popolazione fa fede il magnifico casamento scolastico, un fabbricato vasto, moderno, su un'altura dominante la cittadina, con il mare immenso di fronte.

La pesca del tonno è una fra le più cospicue risorse del paese e i carolini prendono parte, non solo alle pesche nelle tonnare prossime alla loro isola, ma sovente a quelle di altre ben distanti. Quella dell'Isola Piana ha rinomanza europea. Dicesi che in altri tempi vi siano stati pescati fino a trentamila pesci: la massima mattanza, negli anni più prossimi a noi, è stata di circa diecimila pesci.

Nell'isola vi è qualche stagno bonificato e una salina che produce da nove a diecimila tonnellate di sale all'anno. Nella torre di San Vittorio trovasi l'Osservatorio Astronomico, stabilito dalla commissione geodetica internazionale per studiare con continue osservazioni lo spostamento dell'asse terrestre.

Il tragitto marittimo.

Il tragitto fra l'isoletta e l'isola madre — quarantacinque minuti di piroscafo — si compie quotidianamente, in linea postale sovvenzionata, a mezzo di un vaporetto e di un motoscafo. Chi li considerasse alla stregua di una riproduzione fotografica potrebbe facilmente essere indotto a scambiare questi modesti burchielli, per le linee pretensiose e, per mancanza di termini di raffronto, con due transatlantici. Mentre il *Pianosa* è un minuscolo vetusto piroscafo — oltre cinquantenne — già appartenente alla *Navigazione Generale Italiana,* passato poi alla *Società Nazionale dei Servizi Marittimi* e finalmente ereditato dall'*Italia.* In pochi metri di spazio ha un ponte di comando, un ponte e un salotto per passeggieri di classe e due alberi alti, presuntuosi, che sembrano fatti apposta per acutizzare il rullio ed il beccheggio durante la traversata, che è, più d'una volta, assai ardua.

Un monumento.

Il monumento a Carlo Emanuele, che campeggia nella passeggiata alla Marina, eretto nel 1786, consistente nella statua del re in costume romano, a piè della quale si inginocchiano due figure, d'uomo e di donna, in atto di ringraziamento per essere state loro spezzate le catene della servitù, se non ha grande valore artistico, ne ha certo, però, uno storico, e, diremo così, morale. Le due epigrafi, infatti, che ne ornano il basamento, ricordano la fondazione della Colonia e la liberazione dei tabarchini.

Il Valery, nel suo *Voyage en Sardaigne et en Corse,* disse giustamente di questo monumento « qui touche bien plus que tant de pompeuses statues de rois ou d'empereurs avec le lieu commun de leurs esclaves enchaînés puisqu'il rappelle l'action vertueuse de ce bon prince ».

MARCELLO VINELLI.

Dobbiamo le nitide fotografie che illustrano questo articolo alla cortesia dei signori: prof. cav. Guido Costa, valente pubblicista e distinto dilettante fotografo e F.lli Pes e Nino Leone, che rispettivamente a Cagliari e a Carloforte esercitano l'arte fotografica.

L'ITALIA ALL'ESPOSIZIONE DI GRENOBLE

Il Padiglione dell'Elettricità.

Dei padiglioni italiani all'esposizione del Carbon Bianco e del Turismo di Grenoble, più efficacemente che in una rivista turistica si potrebbe occuparsi in una dedicata all'elettricità; chè la Sezione del Carbon Bianco, e per estensione e per qualità, non solo è riuscita più ricca e più completa della pur ricca Sezione turistica, ma per riconoscimento unanime supera le analoghe Mostre straniere e quella stessa dell'elettrotecnica francese.

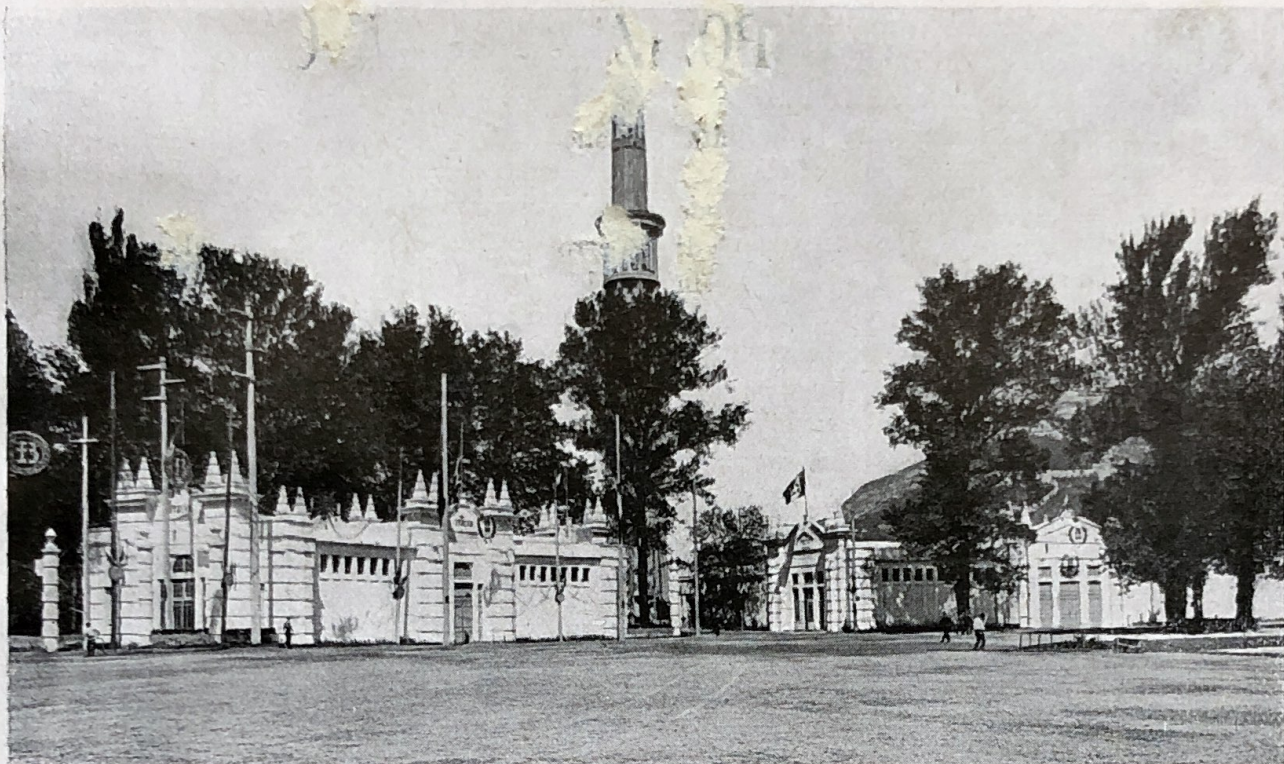
L'ing. Guido Semenza, che il Governo italiano ha chiamato molto opportunamente a presiedere all'organizzazione generale della mostra italiana, largamente usando dell'ascendente grandissimo di cui gode fra gli elettrotecnici d'Italia e sfruttando, insieme con l'abbondanza di mezzi finanziari di cui quell'industria gode attualmente, il non ambizioso proposito di dimostrare i progressi dell'Italia in quell'antico e progredito centro francese di utilizzazione dell'energia elettrica, ha saputo raccogliere una documentazione sintetica ed efficace di quanto abbiamo fatto e di quanto possiamo in un campo che meritamente è considerato, prima che d'altri, nostro.

Il bel quadro luminoso dell'Associazione Distributori d'Energia Elettrica, che accoglie il visitatore della *hall* centrale del Grand Pavillon, rapidamente ragguagliandolo, con sette scatti successivi, del gigantesco aumento delle centrali elettriche dal 1895 ad oggi, lo prepara alla meraviglia e all'ammirazione per quanto è schierato a destra e a sinistra: di qua i grafici, i plastici, le fotografie delle Società produttrici o distributrici di energia, di là alcuni dei grossi nomi di industrie — la Ansaldo Cogne, la Richard Ginori, la Marelli, la Riva, la Pirelli, per dirne solo alcune delle più sonanti — a base di sfruttamento del carbon bianco. E, lontane da queste per ragioni.... logistiche, ma intimamente una cosa sola con esse, la Tosi e la S. Giorgio che espongono insieme la gigantesca turbina di 15.000 HP. destinata all'impianto del Coghinas, secondo, dopo il Tirso, nel triplice sistema di utilizzazione delle energie idrauliche della Sardegna, la Breda che manda una novissima motrice trifase costruita per le FF. SS., e le ferrovie stesse che, accanto ad altro materiale minore, espongono, nel padiglione ferroviario, una sottostazione mobile di trasformazione e due motrici trifase, una delle quali, veterana veramente illustre, ha compiuto in 11 anni di onorata ma non ancora logorata esistenza, la bellezza di 900.000 km., senza perciò mostrare, a quanto affermano i tecnici, troppo evidenti segni di stanchezza.

Elegante nelle forme, di buon gusto italiano, oltre che nutritissima nella sostanza, questa sezione è, insieme, una dimostrazione di forza scientifica tecnica finanziaria e di amor proprio nazionale, sempre lodevole e necessario là dove esso è chiamato esplicitamente in gara, esigendo prestazione di opere e sacrificio di denaro.

Il Padiglione del Turismo.

Il Turismo italiano si presenta con dignità ed eleganza non minori, sebbene lo spazio occupato da esso — il Petit Pavillon —, sia la metà circa di quello dell'elettricità e le affermazioni individuali vi sieno, fatte poche eccezioni, meno imponenti e probanti.

L'ENIT al quale il Governo affidò l'organizzazione della sezione turistica volle espresso, nell'insieme della mostra, il concetto d'una Italia superiore per qualità e quantità di bellezze, per bontà di clima, per efficacia d'acque curative, per attrattive naturali sempre diverse e sempre egualmente forti in tutte le stagioni, ad ogni altro paese del mondo: concetto di pretta propaganda turistica, che importava di dimostrare con una rapida e comprensiva visione di luoghi e di cose, sufficienti a celebrare in poco il molto, senza che la «propaganda» scendesse un momento solo al livello della réclame. Intorno, mentre le grandissime e le grandi istituzioni turistiche o interessate al turismo, come il T.C.I., le FF. SS., le Federazioni Regionali di Pro-Loco, avrebbero descritto l'opera da esse spesa per il miglioramento delle condizioni turistiche generali del paese — stra-

I DUE PADIGLIONI ITALIANI A GRENOBLE.

de, trasporti e comunicazioni, alberghi, guide, carte, opere di comodità locale — i singoli avrebbero raccomandato questa o quella curiosità particolare, questo o quell'albergo, questa o quella stazione climatica o balneare o idrominerale. Gli studi di statistica dell'ENIT sul movimento dei forestieri in Italia avrebbero commentato, con la forza dei dati scientifici, i pensieri d'indole economica e finanziaria che la mostra sarebbe via via venuta suggerendo ai visitatori; e un Ufficio Informazioni modello, ricco d'una biblioteca di consultazione di parecchie centinaia di volumi e fornito di abbondante materiale di propaganda, avrebbe offerto modo di soddisfare ogni nuova curiosità che fosse venuta sorgendo durante la visita e d'iniziare quasi anche materialmente, dal padiglione italiano stesso, quella visita all'Italia che la presentazione di tante bellezze sarebbe venuta imponendo agli spiriti come una necessità.

Di questo programma, due parti sono state attuate per intero: quelle affidate direttamente all'ENIT, al Touring, alle Ferrovie; il resto è meno di quello che avrebbe potuto essere, se l'insistenza con la quale l'ENIT sollecitò interventi e consigliò partecipazioni avesse risposto quella cosciente larghezza di adesioni, che l'interesse stesso degli espositori pareva consigliare e che la piena riuscita di questa manifestazione italiana avrebbe reso assolutamente necessaria.

Sarà detto più avanti, brevemente, di tutto ciò; qui importa di soggiungere subito che, anche così come sta, la mostra del turismo italiano è eccellente.

Lo sforzo dell'ENIT.

Lo sforzo massimo, qua dentro, è stato fatto dall'ENIT; non solo perchè l'organizzazione intera della mostra è opera sua, ma perchè anche nell'esecuzione esso ha dovuto addossarsi la parte maggiore e più importante: l'illustrazione generale del paese. E l'Ente ha cercato la novità, più che nelle bellezze peregrine — cose squisite, destinate a fare minor presa sulle masse affrettate che sugli spiriti raffinati —, nell'aggruppamento delle più note e vistose, secondo il concetto cui ho accennato.

Al centro d'un'enorme parete, un gran quadro dimostra la superiorità del clima italiano su quelli di altre regioni o città che son centro d'espansione turistica verso l'Italia; a Londra a Parigi a Berlino, tante ore di sole, tante giornate di pioggia, tante di nebbia; in Italia, relativamente quasi punta neb-

bia, poca pioggia, molto e moltissimo sole; il disco delle nebbie londinesi del mese di novembre, diventa un semicerchio a Parigi, un grosso settore circolare in Lombardia, sparisce nel Golfo di Napoli e in Sicilia; le ore di sole, che anche nei mesi d'inverno sono un disco pieno per tutta l'Italia meridionale, diventano nel Nord d'Europa un settore d'angolo sempre più piccolo. Il visitatore si sofferma, guarda; e poi si ferma, e studia; e poi conclude.

A questo quadro, che non è nuovo ma risulta sempre efficacissimo, fanno corona le principali regioni turistiche d'Italia, che si raccomandano coi colori dei cartelli o col rilievo incisivo degli ingrandimenti fotografici. Ogni illustrazione regionale ha al centro una carta della regione, all'acquerello, con segnate le vie d'accesso e di comunicazioni e le distanze dai principali centri dell'Estero; gli ingrandimenti fotografici rinchiudono l'acquerello centrale in una specie d'ampia cornice; i cartelli accompagnano e commentano. Sicilia e Golfo di Napoli, Riviera e Laghi, Piemonte e Dolomiti: l'Italia in pochi tratti fondamentali; le città di arte, accennate ognuna con uno dei monumenti suoi più celebrati, completano un quadro di bellezza che non ha rivali.

A riprova della sua propria attività l'ENIT ha esposto, raccolte entro severe cornici di noce, le copertine di tutte le sue pubblicazioni di propaganda, le fotografie di tutti i suoi cartelli, la sfilata, interno ed esterno, di tutti i suoi 47 Uffici di Viaggio e Turismo; opera imponente che, affidando la propaganda non alla sola parola scritta e alla immagine stampata, ma anche alla viva voce dell'informatore e al consiglio dell'addetto all'Ufficio Viaggi, si atteggia secondo un concetto che potrà parere, come ad alcuno pare, discutibile, ma che ha serie, documentate, nobilissime ragioni di essere. Una corona di diagrammi statistici elabora scientificamente i numeri e i dati che narrano la opera pratica e teorica svolta dall'Ente per aumentare l'afflusso dei viaggiatori verso l'Italia e porge elementi, di teoria e di pratica insieme, per l'opera [illegible]nire: sono i diagrammi delle pubbl[illegible]zioni di propaganda che salgono vertigin[illegible]te dal milioncino del 1920 a[illegible]7 milioni di pagine del 1923, agli 83 mil[illegible]ni del 1924; sono le colonne degli stranieri che cre[illegible]ono dal mezzo milione del secondo anno del dopoguerra agli 835.000 dell'anno passato; è la linea generale d[illegible] viaggiatori di un anno, che culmina u[illegible]ima volta in maggio per la presenza del numero massimo di stranieri, una seconda volta [illegible] luglio-agosto per il movimento estivo degli italiani; oppure sono le linee varie che, con movimenti diversi, attestano le di[illegible]rse abitudini delle singole nazioni: francesi e inglesi ce n'è soprattutto i[illegible] [illegible]imavera, americani del sud e del nord, nel cuore [illegible]ll'estate; tedeschi..., non occor[illegible]no i diagrammi per dire che ce n'è molti, è da per tutto, e in tutte le stagioni. Infine, sono 4 bilance identiche: la prima, quella del 1921 [illegible] forte squilibrio, l'ultima, del 1924, coi pia[illegible]ti, se non proprio orizzontali, con una notevole tendenza a diventarlo: la funzione equilibratrice del traffico turistico che, coi suoi 2 miliardi e mezzo di «esportazione occulta», cioè di denaro lasciato nel paese dagli stranieri, compensa in misura sempre maggiore il deficit della nostra bilancia commerciale, è espresso con evidenza da questa rappresentazione simbolica la quale, più che a meditare, invita a concludere e ad agire.

Le FF. SS. e il Touring.

Fotografie, ingrandimenti, cartelli a colori, acquerelli, tutto quanto il materiale edito o preparato dall'ENIT, rientra in quella opera di propaganda che l'Ente viene svolgendo fin dal suo sorgere in accordo e spesso in vera collaborazione con le FF. SS. Le quali, naturalmente, hanno la loro parte in quanto finora è stato descritto; ma una parte a sè — come ha fatto l'Ente per i suoi studi di statistica — esse hanno voluto riserbarsi anche entro questa mostra comune: quella che illustra quanto finora s'è fatto in Italia e quanto si sta preparando per la elettrificazione, sia della rete statale, sia delle linee concesse all'industria privata. 823 km. già in esercizio e 559 di prossima inaugurazione sulle linee dello Stato; 959 in esercizio e 216 in corso di elettrificazione sulle ferrovie private, sono simbolicamente tracciati sul gran quadro centrale dello stand, con facile visibilità; l'impressione che ne ricava l'os[illegible]tore straniero, soprattutto per alcune [illegible]oni d'Italia, è veramente confortante per [illegible]i, come confortanti sono tutti i commenti [illegible]l pubblico, che ammira e confronta. Questa [illegible]-

IL PADIGLIONE ITALIANO DEL TURISMO ALL'«EXPOSITION DE LA HOUILLE BLANCHE ET DU TOURISME» DI GRENOBLE.

ta, non abbiamo il diritto di chiamare i confronti odiosi... I disegni, che analizzano specialmente il gruppo di linee Ligure-Piemontese e quello Tosco-Emiliano, confermano la prima impressione e la confortano, agli occhi dei tecnici, di precisi dati di fatto.

La documentazione che il Touring fa della propria attività, gloriosa all'estero non meno che in Italia, è sobria nella forma e convincente nella sostanza. All'Atlante Internazionale, all'Atlante Stradale — opere gigantesche per dimensioni e per contenuto scientifico, modestamente rappresentate da un solo foglietto per ognuna — fanno corona le altre manifestazioni, più largamente note al pubblico, dell'operosità del Touring: le guide regionali d'Italia e quella più comprensiva, in due volumi, che per la prima volta mette in mano allo straniero una degna guida d'Italia fatta in Italia; le segnalazioni stradali, ancora poche rispetto alle immense necessità del paese, già moltissime rispetto allo sforzo che costano; gli studi per il miglioramento degli impianti alberghieri e quelli per il savio dislocamento delle scuole alberghiere e per il prudente reclutamento degli alunni di esse. Insieme alle statistiche dell'ENIT, questa mostra del Touring meritò, nel giorno della inaugurazione, una lunga sosta delle autorità che visitavano per la prima volta il padiglione e fece riconoscere unanimemente all'Italia il merito, non solo di fare molto nel campo del turismo, ma di fare eccellentemente.

Le Mostre minori.

Intorno a queste mostre maggiori, fatte con criterio e ordinate secondo un preciso concetto dimostrativo, sta buon numero di manifestazioni minori, che integrano — alberghi o trasporti, soggiorni climatici o balneari, bellezze naturali, industrie locali — la visione d'Italia emergente dall'insieme. Qui, il buon gusto col quale le cose sono state collocate e disposte maschera appena, però, la insufficienza della documentazione; qui, come poco più su l'industria elettrica è stata lodata per l'abbondanza e signorilità d'un intervento dal quale esula quasi completamente il fine speculativo, va sinceramente deplorata la scarsa sensibilità di quella industria turistica che, per essere tra le prime d'un paese con le quali lo straniero viene a contatto, più di moltissime altre dovrebbe sentirsi tenuta a esercitare dignitosamente una funzione rappresentativa dalla quale, del resto, insieme con la tutela del decoro d'Italia, potrebbe lecitamente attendersi quella del suo proprio interesse.

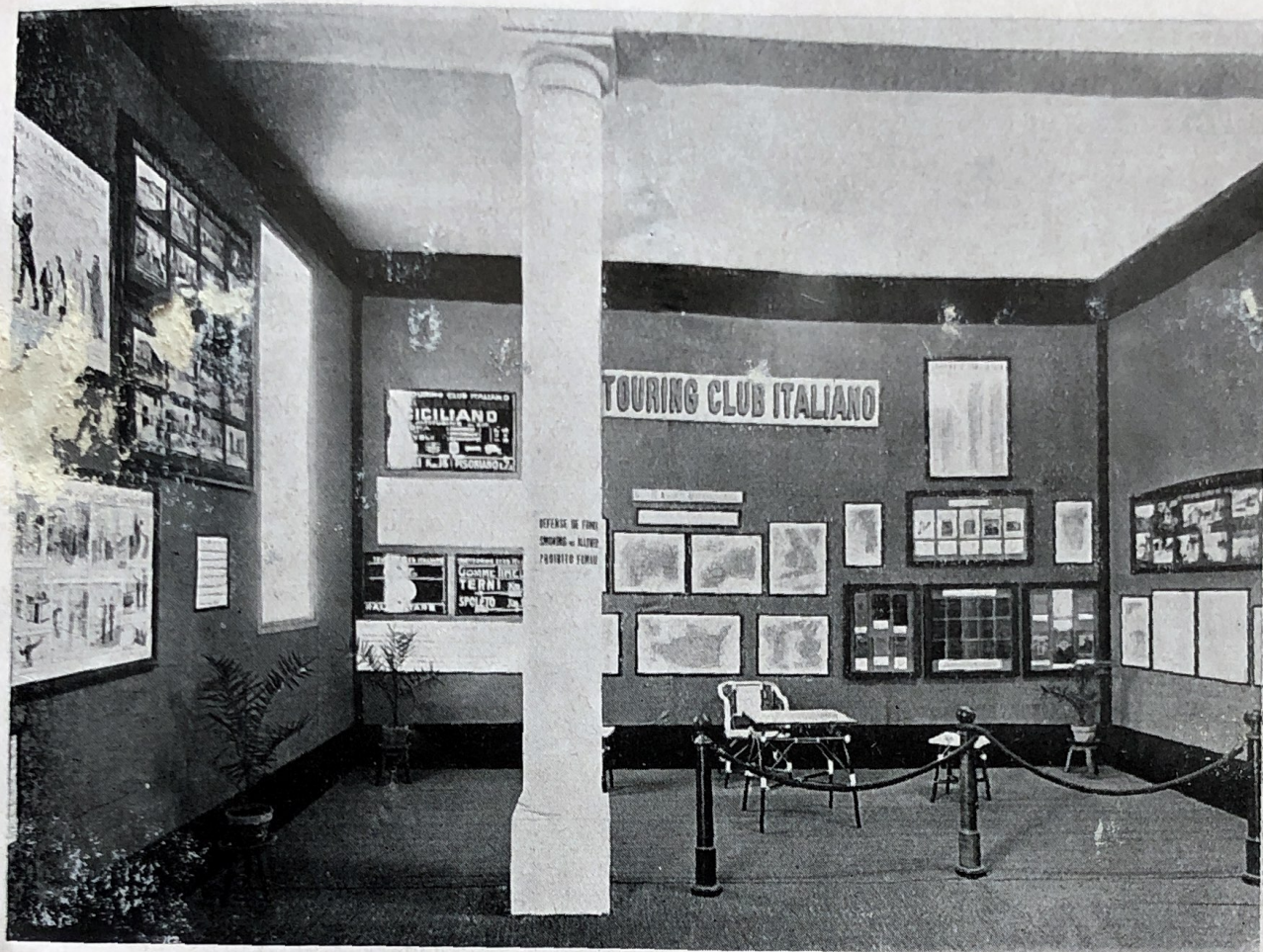
Questa funzione nazionale le istituzioni turistiche in genere e l'industria alberghiera in ispecie, sentono finora in ben scarsa misu-

PARTE DELLA HALL CENTRALE, CON L'UFFICIO INFORMAZIONI DELL'ENIT.

ra; istituti di nobili tradizioni, come il Club Alpino Italiano, si rifiutano di pensare sul serio anche alla semplice preparazione d'una carta d'Italia che segni accuratamente tutti i rifugi alpini; iniziative industriali come la Autostrada, che fanno convergere l'attenzione di tutto il mondo su questo tentativo di soluzione radicale del problema della viabilità in Italia e che in Francia sono discusse con poca simpatia, espongono così misera documentazione, da non dare il minimo senso di quello che veramente esse sono; grandi associazioni d'interessi alberghieri sono completamente assenti o, meno la CIGA, mal rappresentate; alla stessa Associazione Italiana Albergatori non riesce di far ad[illegible] uno solo delle molte migliaia di al[illegible] singoli che ad essa fanno capo; come la Federazione dei Comuni di Cura, pur dandosi cordialmente da fare per convincere qualcuno dei suoi soci, non è in grado di mandarne più d'uno o due. Per un ricco stand di Postumia, per un magnifico diorama di Torino esposto dalla Pro-Piemonte, l'assenza di tutte le altre Federazioni Regionali di Pro-Loco; non una impresa di trasporti automobilistici, in un paese dove la relativa scarsità delle comunicazioni ferroviarie è compensata dai servizi pubblici esercitati sulla rete stradale: Umbria, Abruzzo e Sardegna informino; non una compagnia di Navigazione di questa nostra Italia che si disputa ormai vittoriosamente i passeggeri del Mediterraneo con le Compagnie Francesi e quelli d'oltre Oceano con le Inglesi e le Americane.

Mali e rimedi.

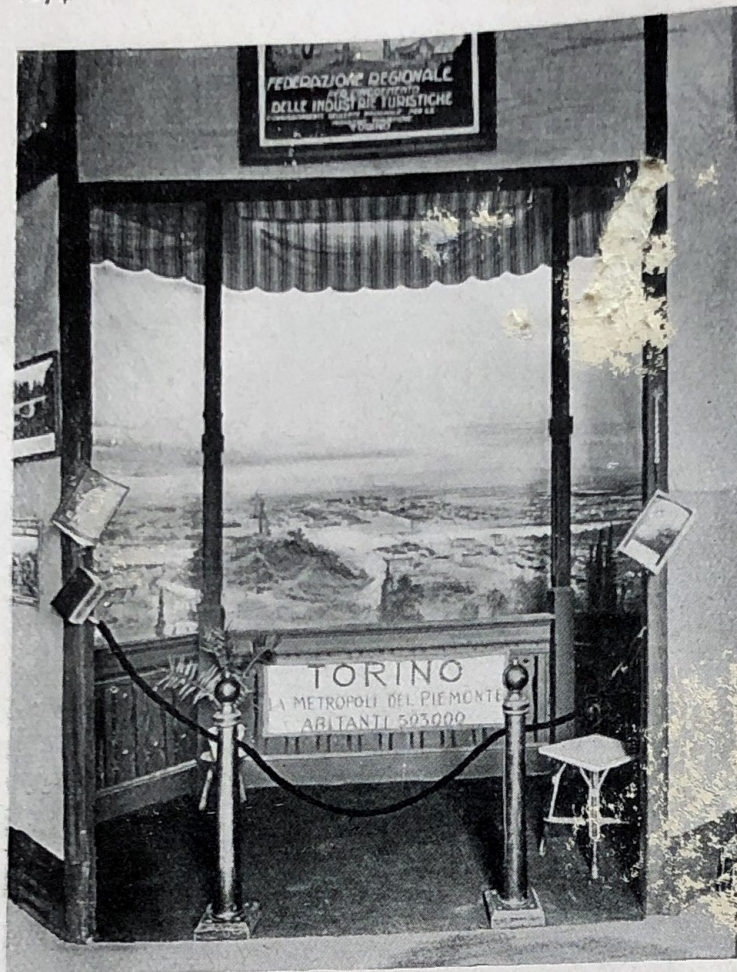
Prima che di colpe vorrei parlare di cause. Una, ammissibile, è lo scarso interesse che, in genere, suscita un'esposizione provinciale, per quanto d'una provincia industrialmente e turisticamente importantissima come il Delfinato, e, per di più, così prossima ai nostri confini; lo provano la qualità delle manifestazioni di alcuni grandi Paesi e, più ancora, l'assenza d'altri che con la regione confinano e che del turis[illegible] vivono: intendo la Svizzera.

Un'altra, anche più plausibile, l'eccesso di

LO STAND DEL TOURING CLUB ITALIANO.

manifestazioni del genere che ormai non si susseguono più, ma si incrociano, si accavallano, si sovrappongono: esposizioni turistiche, sezioni turistiche in mostre d'altra natura, uffici turistici nelle fiere campionarie; manifestazioni locali, regionali, nazionali, dell'Europa, d'oltre Oceano; tre, quattro, cinque nello stesso tempo. Una Mostra di sport e turismo a Genova, una di Propaganda turistica a Torino, una di Turismo e di elettricità a Grenoble, una sezione turistica nella Fiera di Francoforte ed una nella sessione autunnale della Fiera di Praga: tutto ciò, mentre si prepara un'esposizione a Vigo in Spagna e se ne profila un'altra a Rosario, quando ancora quasi sono da schiodare le casse di ritorno dalla Fiera del Libro, dalla Fiera di Padova, da quella di Napoli. Ho citato un esempio... contemporaneo; sei mesi fa era lo stesso; tra sei mesi sarà lo stesso, se non peggio.

Guaio grosso, che, almeno per l'Italia, il Governo, secondo ha suggerito l'ENIT, dovrebbe in qualche modo regolare, riconoscendo il bene che c'è in ognuna di queste manifestazioni, ma non concedendo facilitazioni per più che una alla volta e, ancora, a certa distanza di tempo l'una dall'altra. Ma insomma, oggi il guaio esiste, ed è grosso, sicchè non si può onestamente gridare troppo la croce addosso a quegli Enti e a quei privati che, assillati da continui inviti, si trincerano dietro un rifiuto sistematico, respingendo a limine qualsiasi proposta d'intervento.

Ma c'è una terza ragione, meno accettabile: la scusa, accampata da quasi tutti, di mancanza di materiale adatto per esposizioni. Le industrie private, alberghi compresi, se credono di poter rinunciare a un buon materiale di pubblicità, pur avendo torto, se la [illegible] ognuna con se stessa e col proprio ministro delle finanze; io penso, qui, soprattutto a quegli Enti che si sono volontariamente addossati il compito di fare la propaganda turistica a beneficio d'una località o d'una regione: dico le Pro Loco, le Commissioni di Cura delle Nuove Provincie, le Federazioni di Pro Loco.

Queste istituzioni, nate povere e destina-

IL DIORAMA DI TORINO NELLO STAND DELLA PRO PIEMONTE.

te a vivere povere finchè il gettito della tassa di soggiorno non venga ad arricchirle per generosità dei Comuni o per volontà del Governo, mancano, pochissime e non nobilissime eccezioni fatte, d'ogni più umile rappresentazione grafica o plastica o, spesso, anche soltanto fotografica, delle bellezze affidate alle loro cure e alla loro buccina: non so se 5, sulle 150 esistenti, figurerebbero degnamente in una esposizione artistica; in una turistica, poche di più. Per mancanza d'iniziativa, per incuria, per deficienza di gusto, luoghi divinamente belli tollerano di essere calunniati da cartelli mostruosi, da fotografie antidiluviane, riconoscendo il male e deplorandolo solo nelle occasioni nelle quali, cercando qualche cosa da esporre senza vergogna al pubblico di una mostra, si accorgono con rossore di non avere nulla: ....come nella occasione precedente.... come nella prossima.

Ed è questa la situazione anche dei grandi Comuni di cura: l'associazione che tutti li riunisce, dopo molti disperati sforzi, l'ho già detto, ha dovuto convenire recentemente che la sua buona volontà, se non poteva nulla contro il rifiuto di alcuni pochi grandissimi, ancor meno poteva contro la completa impreparazione della massima parte dei propri aderenti.

Le deficienze accennate avrebbero certamente tolto valore alla affermazione del turismo italiano a Grenoble, se l'ENIT non si fosse opportunamente e felicemente sostituito allo sforzo dei singoli, compiendo esso buona parte di quell'opera d'illustrazione regionale che altri, partitamente, avrebbe potuto fare con sforzo molto minore. Ma se può essere questa, senza vanteria, ragione di lode per l'Ente, non perciò il problema accennato, che si ripresenterà in ogni occasione consimile è meno urgente e meno meritava di essere additato. Problema di propaganda turistica. Problema «d'amor proprio»: d'un «amor proprio» che è, nella più simpatica forma, amore d'altrui, amore di casa propria, del proprio paese, d'Italia.

ALDO OBERDORFER.

LA GOLA DEL BRAULIO E LE GALLERIE (VERSANTE VALTELLINESE DELLO STELVIO).

IL CENTENARIO DELLA STRADA DELLO STELVIO

NELL'OTTOBRE 1825 veniva inaugurata la nuova grande strada a traverso il Giogo dello Stelvio (metri 2758) da Bormio in Valtellina alla postale di Val Venosta, presso Mals. Essa fu decantata subito come la più alta carrozzabile di Europa e tale primato le spetta ancor oggi. A cento anni di distanza la vecchia strada rinnova la sua giovinezza chè, restituito da poco il confine politico alla naturale frontiera orografica delle Alpi Venoste, il passaggio dello Stelvio ha di colpo ripreso un respiro più potente e più rapido di vita: l'italianità di entrambi i versanti e l'automobilismo trionfante hanno compiuto il miracolo.

Le bellezze naturali turistiche e l'importanza alpinistica dello Stelvio, hanno fama ben stabilita da anni. Il fascino delle strade transalpine a grande altitudine è qui afforzato dal pittoresco della strada stessa, dal contrasto tra la gola irta di bastionate di rupi del versante valtellinese e l'aperta Valle di Trafoi biancheggiante di ghiacciai e verde di abeti. Una delle più antiche Porte d'Italia verso il nord, la Conca di Bormio, vivifica di ricordi lontani tutti i monti che fan corona (1).

***

Dalla Piana di Lombardia, su per le rive del Lago di Como, e per la lunga strada di Valtellina si perviene a Bormio (m. 1225) nel cuore del Gruppo di montagne che prende nome dai due colossi, l'Ortles (m. 3904) ed il Cevedale (m. 3778).

A Bormio, ancora ricca di antiche case del

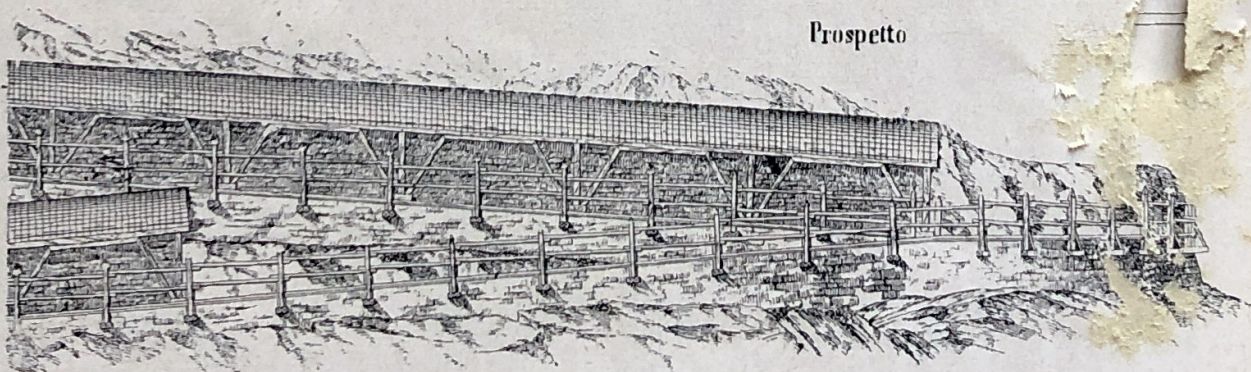
(1) Dei quattro più alti passi alpini, lo Stelvio m. 2758, il Galibier m. 2650, il Gavia m. 2621 ed il Passo di Santa Maria m. 2502, tre si trovano intorno alla Conca di Bormio; particolare singolare si è che nessuno di essi valica lo spartiacque alpino, bensì catene secondarie di montagne.

(da una carta favoritaci dal magg. Urangia Tazzoli)

UNA CARTA DI BORMIO DEL 1637 - COL NODO S. GIACOMO DI FRAELE-STELVIO

quattrocento, di chiese e di qualche torre, ha inizio la grande strada dello Stelvio. Pochi chilometri quasi piani e si è all'entrata della stretta e nuda gola della Val Braulio. Ivi è l'Albergo dei Bagni Nuovi e poco sopra l'Albergo dei Bagni Vecchi luoghi di soggiorno e di cura con acque termali abbondantissime già conosciute al tempo dei romani. Comincia qui la forte salita.

Un ponte detto «dei Bagni» ed una galleria pittoresca dànno inizio a quella serie di opere stradali che attestano la genialità del piano costruttivo e conferiscono un singolare interesse anche a questo tratto di via che taglia la parete precipitosa della grande gola di Val Braulio. Una galleria paravalanghe in travate di legno presenta l'unico attuale esempio delle molte che una volta assicuravano meglio il transito durante l'inverno. Le prime gallerie adducono ben presto alla 1ª Cantoniera assisa su di un gradino ristretto della montagna prospiciente sul burrone profondo: poco prim[illegible]'a diramazione di [illegible]al Fraele lascia sco[illegible]ere la bianca « Bocca d'Adda » getto d'acqu[illegible]mosa che sgorga dalla roccia filtrando, di[illegible]si, dal Lago di Fraele.

Seguono alcune lunghe gallerie co[illegible] finestre laterali sulla gola per raggiungere [illegible] base di « Spondalunga » ripido pe[illegible]so sul quale s'inerpica la strada a sv[illegible]

SVOLTA COLLE ORDINARIE GALLERIE IN LEGNO «PARAVALANGHE»
(dalla «Guida allo Stelvio» dell'Ing. Giovanni Donegani - Milano 1842).

22 AGOSTO 1838 - L'IMPERATORE FRANCESCO I VISITA LA STRADA DELLO STELVIO.

pervenire in alto alla «Bocca del Braulio». Qui è situata la 2ª Cantoniera. Il nastro stradale che si ammira guardando in giù presenta un effetto dei più curiosi ed interessanti. La valle si apre lentamente ed il Pian del Braulio presenta subito quel caratteristico e sempre romantico quadro degli alti pascoli alpini, gran contrasto di quiete e di verde colla asprezza brulla del tratto fin qui percorso. Abbiamo già salito mille metri da Bormio.

La 3ª Cantoniera (m. 2320) è attualmente trasformata in Alberghetto Ristorante frequentatissimo in estate: anche in inverno allor che una gran massa di neve copre tutta la montagna, qui fanno centro le adunate di sciatori che compio[illegible] bellissime gite fi[illegible] alla Punta Geister (m. 3465). Poco più avanti ecco la chiesetta di San Ranieri col Cimitero di guerra a lato e ancor poco più in su la 4ª Cantoniera semidistrutta con avanzi di trincee intorno al vecchio caseggiato.

PROSPETTO E PIANTA DI UNA CANTONIERA
(dalla «*Guida allo Stelvio*» dell'Ing. Giovanni Donegani - Milano 1842).

Al bivio della 4ª Cantoniera si stacca la strada del Passo di Santa Maria (m. 2502) aperto dalla Svizzera nel 1900; essa valica il confine che è a qualche diecina di metri e scende per la Val Muranza in Val Monastero. La veduta è già qui assai vasta sulle rocce dell'Umbrail (m. 3031), celebre meta di escursioni, e sulla punta dello Scorluzzo (m. 3094) lungamente conteso in guerra perchè domina il Passo. Pochi chilometri di ampie svolte ed il Giogo dello Stelvio (2758) è raggiunto. Il panorama molto esteso verso la Val Trafoi noto agli entusiasti delle Alpi è sempre interessantissi-

LA REGIONE DELLO STELVIO COL TRACCIATO DELLA PROGETTATA FERROVIA.

mo: la massa gigantesca dell'Ortles (metri 3904) coi ripidi ghiacciai appesi alla sua tozza cupola, balza avanti imponente e magnifica: i prati verde chiaro vicini e le foreste scure di abeti giù in basso dànno risalto alle lingue dei ghiacciai che si vedono scendere a cascata dalla catena della Madatsch-Trafoier Eisswand.

Un ghiacciaio liscio, quello dell'Eben, viene a finire proprio a pochi metri dal Giogo.

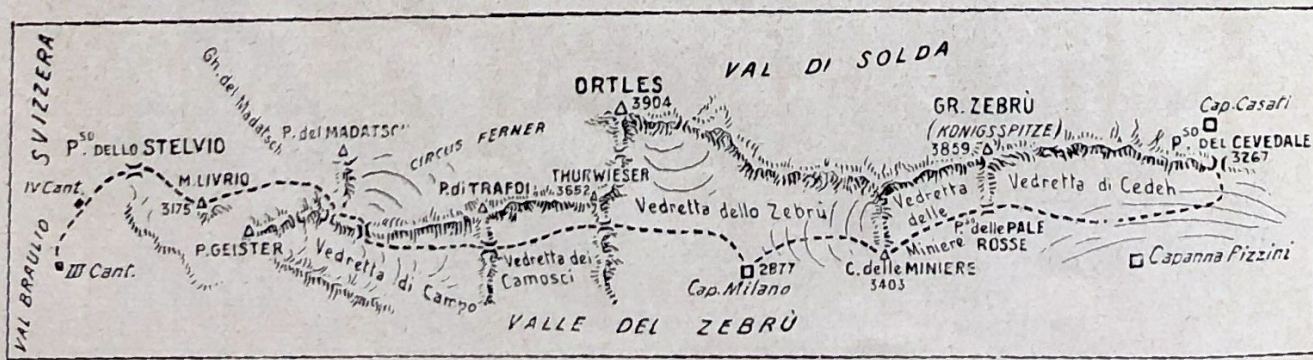
Alcune rovine di casette, avanzi di edifici distrutti dalla guerra, ed il nuovo Albergo ormai quasi tutto ricostruito sono le promesse della resurrezione di quell'appoggio alberghiero al transito turistico che è ormai indispensabile. Sulla sinistra, alcune diecine di metri sopra il Passo, è situato l'ex albergo svizzero della Punta delle Tre Lingue ora completamente abbandonato.

Sotto il Passo, sul versante di Val Trafoi, si svolge quella serie famosa di tornanti che portano al paesello di Trafoi (m. 1541). Questo tratto di strada è stato ora grandemente migliorato e non presenta più pericoli al transito delle automobili. Esso però è disgraziatamente il peggiore in inverno.

Qualunque piccola nevicata subito «slavina» su tutto il pendio e riempie ostruendoli i tornanti. Scendendo il primo grande salto si raggiunge Franzenshöhe (m. 2188) - ex grande Cantoniera Caserma, semidistrutta in guerra, ricostruita ed esercita come albergo. Più in basso ancora al Weisserknott (m. 1863; Roccabianca) siamo ad un magnifico punto di vista su tutte le vette dell'Ortles-Trafoier-Madatsch. È uno spettacolo meraviglioso nelle giornate di bel tempo. Ecco Trafoi (m. 1541).

Il suggestivo paesello, d'aspetto prettamente atesino, è soggiorno estivo importante con buoni alberghi. Il grandioso Grand Hôtel incendiato durante la guerra nel 1917 attende ancora di essere ricostruito.

Poco più in basso all'ex forte di Gomagoi (m. 1273) si diparte la Val di Solda (Sulden) nella gola della quale s'inoltra la stretta via per la celebre stazione alpina nel cuore dell'Ortles. L'ultimo tratto della strada, fino a Prato ed a Spondigna non offre interesse turistico particolare traversando ben presto il largo fondovalle di Val Venosta.

La zona dello Stelvio è situata nel punto della catena alpina dove forse più numerose convergono le grandi vie internazionali di transito: ancor oggi come già nel Medio

ITINERARIO DELLA TRAVERSATA DEGLI OTTO GHIACCIAI DELL'ORTLES DAL PASSO DELLO STELVIO (m. 2758) ALLA CAPANNA MILANO (m. 2877) ED AL PASSO DEL CEVEDALE (m. 3267; CAPANNA CASATI), IN DUE GIORNI. QUESTA ESCURSIONE È IN ESTATE ASSAI FACILE CON GUIDA; IN INVERNO (DA OTTOBRE A MAGGIO) INTERESSANTISSIMA COGLI SCI.

TRAFOI COLLA CATENA DALLA PUNTA THURWIESER ALLA TRAFOIER EISSWAND E P. DI MADATSCH.

Evo, quando la Conca di Bormio era il centro obbligato di passaggio delle strade carovaniere che dalla Lombardia e dal Veneto si dirigevano alla Germania e all'Austria. Dalla strada di Valtellina, dalla Val Camonica per il Passo di Gavia, proseguivano le carovane di muli per i Passi di Fraele m. 1952 (Val Mora e Buffalora) e dell'Ombraglio (at-

LA CAPPELLA DELLE «TRE SANTE FONTANE» E LA P. DI MADATSCH.

tualmente chiamato di Santa Maria, vicinissimo al Passo dello Stelvio): quest'ultimo invece non era usato perchè assai più difficile.

Particolare curioso si è che le «mulattiere» carovaniere, percorrevano passaggi di altitudine minore della grande carrozzabile poi tracciata: i traffici dei mercanti avevano cercato la via più bassa e più sicura in inverno, mentre le necessità politiche spinsero in seguito i costruttori della grande carrozzabile a prescegliere lo Stelvio assai più alto e molto infido durante la stagione invernale.

Il Passo di Fraele ancor oggi caratterizzato dalle due torri antiche e da avanzi di strada medioevale, e quello dell'Ombraglio (Santa Maria) videro nel passato oltre che i transiti dei mercanti veneziani colle loro spezie e le loro seterie, [illegible]he quelli di person[illegible]gi storici e di p[illegible]oni militari.

Ri[illegible]amo il passaggi[illegible] Ludovico il Moro [illegible]gnore del Milanese che narrasi fosse colto da una bufera nelle gole del Braulio e si salvasse a stento in una caverna della montagna. Più tardi le vicende della Guerra detta di Valtellina portarono più volte nell' alta valle dello Stelvio e nelle vicine Val Fraele e Val Livigno il rumore delle armi. Il Duca di Rohan alla testa dei franco-svizzeri dimostrò una singolare perizia nella guerra alpina battendo gli austro-spagnoli una prima volta a Livigno il 27 giugno 1635 ed una seconda il 31 ottobre dello stesso anno assalendo da molte parti il Duca di Fernamont che con 8000 austro-spagnoli era calato in Val Fraele dalla Val Venosta, ricacciandolo a Mals. Gravi danni ebbe Bormio da queste contese alle quali gli odii di religione aggiungevano ferocia incredibile. I commerci languirono, barriere ed incagli al passaggio si elevarono da ogni parte per le rivalità degli Stati confinanti. I lavori delle miniere di ferro coltivate in antichi tempi decaddero ed i forni furono abbandonati assai più tardi.

Alla rinascenza del periodo napoleonico si unisce il sorgere dei primi studi per il progetto della Strada dello Stelvio.

Nel 1808 la Prefettura dell'Adda della Re-

LE CARATTERISTICHE « TRE SANTE FONTANE » DI TRAFOI.

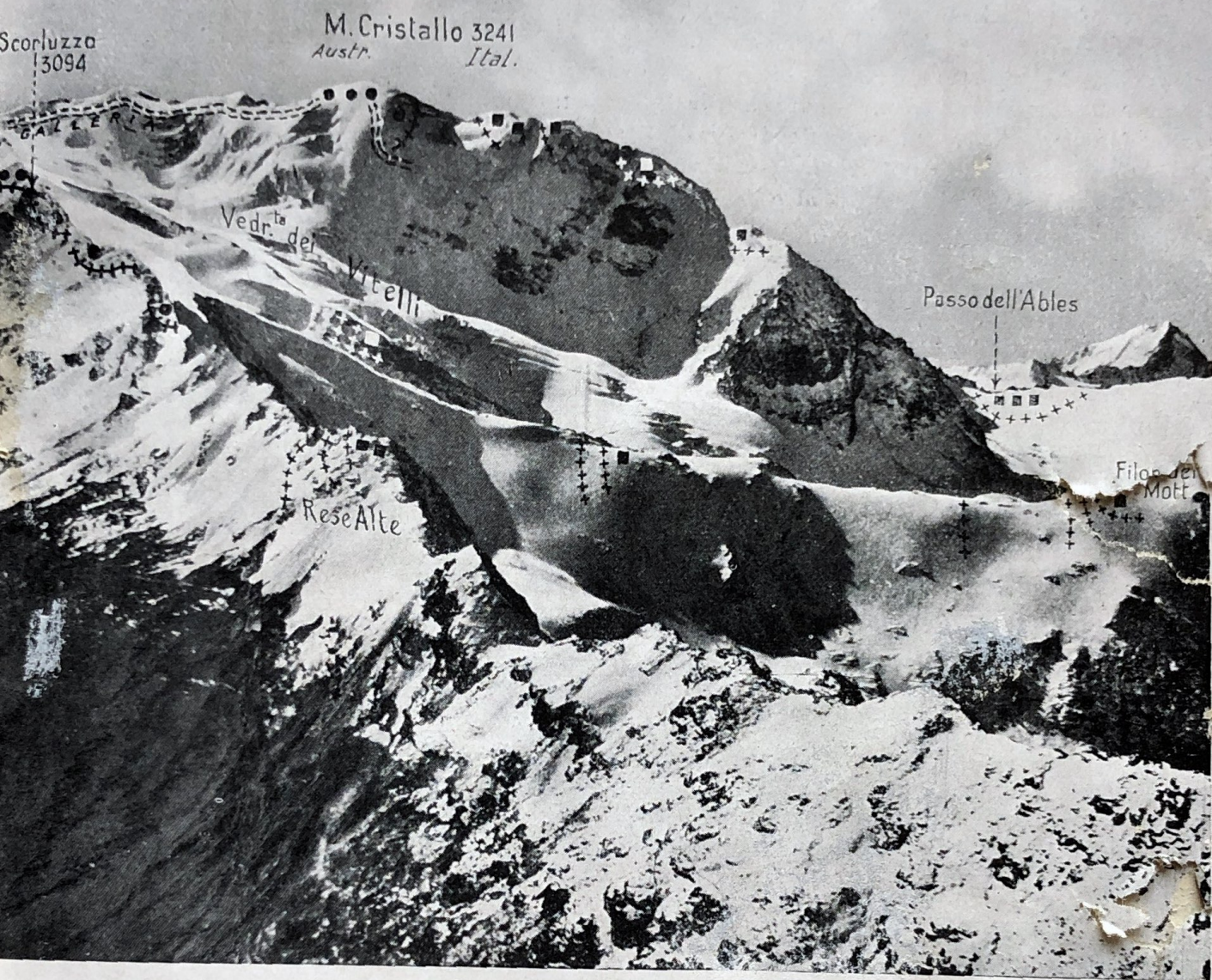
FRANZENSHÖHE (SOTTOSTELVIO) - IL GHIACCIAIO DELL'ORTLES E QUELLO DEL MADATSCH.

Posizioni austriache. Posizioni italiane. Posti sv

SPITZE); SULLA DESTRA LE POSIZIONI DI PIZZO SCORLUZZO (m. 3091). IN ALTO A DES

pubblica Cisalpina, iniziava gli studi sul modo di congiungersi coll'amico Regno di Baviera. Sembra che passi diplomatici fossero fatti per offrire alla Svizzera in cambio della Val di Santa Maria dalla quale logicamente doveva passare la nuova strada, la Valle di Livigno. Questo cambio territoriale avrebbe permesso una razionale soluzione del Passaggio evitandosi la Val di Trafoi pericolosa in inverno. La proposta non ebbe seguito di discussione.

Nel 1812, l'ingegnere Filippo Ferranti progettava per lo Stelvio una «stradella» larga m. 2,70, ma nel 1818 cessata la Cisalpina, il Governo Austriaco del Lombardo Veneto esaminato il progetto precedente da un punto di vista politico militare di primissima importanza, dava incarico ad una commissione, di cui era anima l'ingegnere Carlo Donegani e facevano parte parecchi ufficiali di Stato Maggiore, di approntare il progetto per il Passo dello Stelvio. Il creare una strada militare destinata a portare le truppe austriache rapidamente nell'alta Lombardia era evidentemente lo scopo principale dell'impresa.

L'ing. Carlo Donegani, bresciano, era già celebre come autore della Strada dello Splu-

LA STRADA DEL PASSO DELLO STELVIO (m. 2758) E LE IMMEDIATE ADIACENZE COLLE POSIZIONI DI «OSSERVAZIONE» DEGLI SVIZZERI E QUELLE DI GUERRA DEGLI AUSTRIACI ED ITALIANI NEL 1918. IN BASSO LA IV CANTONIERA, POSIZIONE ISOLATA ITALIANA. - IN ALTO A SINISTRA IL PASSO DELLO STELVIO COLLE ORGANIZZAZIONI AUSTRIACHE DI TRINCEE E CANNONIERE A RIDOSSO DEL CONFINE SVIZZERO ALLA PUNTA DELLE TRE LINGUE (ALBERGO SVIZZERO DELLA DREISPRACHEN- IL M. CRISTALLO (m. 3241) COLLE POSIZIONI IN GHIACCIO AUSTRIACHE ED ITALIANE.

ga e di quella lungo il Lario: fu dunque ottima scelta l'incarico datogli poco dopo per i lavori di quella dello Stelvio.

Nel 1820 i lavori furono incominciati e, condotti con grande energia, in cinque anni e tre mesi furono completamente ultimati: vi si impiegarono fino a 2000 lavoratori al giorno nei mesi estivi. Le opere accessorie come le Case Cantoniere appositamente studiate e la grande Caserma del versante di Trafoi a Franzenshöhe, la chiesetta del Piano del Braulio, furono costruite negli anni seguenti. L'Arciduca Raineri — vicerè del Lombardo Veneto — ebbe dedicata a San Raineri la chiesetta che accolse anche un quadro dell'Hayez raffigurante il Santo Patrono ed una reliquia del Santo (1).

La lunghezza totale della strada risultò secondo una memoria dell'epoca, di metri 49.214,50 di cui m. 21.702,50 sul versante lombardo e m. 27.512 sul versante atesino. Si credeva allora che lo Stelvio fosse alto

(1) Una lapide presso Bagni Vecchi ricorda con meticolosità veramente «amministrativa» tutti i nomi di coloro che concorsero all'impresa, sempre s'intende dopo l'omaggio aulico alla maestà imperiale di Francesco I. L'ing. Donegani venne creato Conte di Stilfersberg (di Montestelvio) e le sue opere stradali rimasero ad attestare l'arte delle sue creazioni.

m. 2814 — per cui la successiva rettifica altimetrica che lo riduce a m. 2758 gli ha fatto perdere un po' del suo vanto. La strada fu costruita seriamente con muri di sostegno ed ebbe la carreggiata libera di m. 5. I tornanti furono studiati assai bene sul versante lombardo con lieve pendenza alle svolte. Ve ne sono 34 sul versante di Bormio e 48 sul versante di Trafoi. Le pendenze massime si aggirano intorno al 9 % con qualche piccolo tratto al 10-11 %. Un [illegible]plesso grandi[illegible] di gallerie in roccia costituì la difficoltà principale dell'opera. Le sei tra Bagni Vecchi e [illegible] 2ª Canto[illegible] ri[illegible]ete [illegible] del [illegible]ommano com[illegible]ivamente a metri 689. La infelicità d[illegible]cciato sul ver[illegible]i Trafoi che è [illegible]attutis[illegible]alle valanghe [illegible]gò ben pre[illegible] a provvedere [illegible]lla [illegible]esa della pi[illegible] invernale per le [illegible]litte costruendo del[illegible] gallerie in [illegible]te « gal[illegible] [illegible] m. 450 ed in totale tut[illegible]mmarono a [illegible] m. 3500. Sono interame[illegible]comparse [illegible]avolte dalle valanghe e de[illegible]alvo un brevissimo tratto.

[illegible]naugurazione dell'ottobre 1825 seguì ne[illegible] il passaggio ufficiale dell'Imperat[illegible]cesco I che visitò minutamente la strada lie[illegible]l nuovo strumento offerto al dominio imperiale sulla Lombardia.

Lo sviluppo del traffico però si avviò stenta[illegible]te no[illegible]tante l'organizzazione magni[illegible] delle ta[illegible] di posta da Bormio a Prad e di tutte le case cantoniere fornite di cambi di cavalli e di servizio di osteria.

Anche d'inverno, nei primi anni, la strada fu tenuta aperta con pista di neve per le s[illegible]it[illegible] da metà ottobre a metà maggio: la rapidità di transito era del resto singolare giacchè in [illegible]eno inverno i 50 km. venivano compiuti in 9 ore anche di notte.

Nel 1832 la Ditta Soresi di Milano stabilì un servizio di trasporti da Milano alla Germania: le condotte per la via dello Stelvio partivano due volte alla settimana ed arrivavano a Bormio in 64 ore ed a Landeck in 115. Da là in 40 ore a Monaco di Baviera. Transitavano in esportazione seterie per i Paesi Bassi, per Londra ed Amburgo, la Sassonia e la Prussia: vini valtellinesi, panni, telerie. Il quantitativo non eccedeva però i 10.000 quintali in salita ed i 6.000 in discesa. L'esercizio commercialmente ardimentoso cessò nel 1838 specialmente per la concorrenza dello Spluga.

(*fot. Assale*)

S. RAINERI DELL'HAYEZ NELLA CHIESETTA DELLO STELVIO.

Venne la rivoluzione del 1848 e la strada che doveva essere strumento all'oppressore straniero si dimostrò inservibile. Poche diecine di volontari garibaldini passato tempestivamente lo Stelvio incendiarono parecchie delle gallerie paravalanghe sopra Trafoi e tennero in iscacco le truppe tirolesi ivi accorse.

Pare che Radetzcki, comprendesse subito la debolezza militare di quella strada internata in un passaggio ultradifficile, alla mercè di pochi insorti valligiani e, ad acque calmate, diede ordine che si mettesse in efficienza il passaggio del Tonale e dell'Aprica costruendovi una magnifica carrozzabile militarmente più utilizzabile; egli ebbe una visione confermatasi esatta nel 1859 e nel 1866.

Il disappunto militare del 1848 fu fatale alla « strada » la quale venne trascurata quasi completamente in seguito in modo tale che Visconti Venosta, patriota valtellinese e ministro, dovette chiedere all'Austria nella pace del 1866 l'impegno di tener aperta la via almeno nella buona stagione.

Le vicende delle guerre del Risorgimento ebbero sempre ripercussione nelle gole del Braulio. Nel 1859 la Valtellina insorta deve far fronte alle truppe tirolesi scese fin

(*fot. M. B*[illegible]

SCIATORI SULLA VEDRETTA DELL'EBEN (STELVIO).

sotto Bormio al Ponte del Diavolo: più tardi Garibaldi accorre e le batte a Bagni Nuovi rigettandole alla 2ª Cantoniera, dove sopravviene la pace.

Nel 1866, uno splendido episodio di guerra di montagna illustra la campagna condottavi con pochi mezzi dal Colonnello Enrico Guicciardi che alla testa delle sue Guardie Nazionali Valtellinesi opera nell'Alta Valtellina contro un corpo di Kaiserjäger sceso dallo Stelvio fin quasi a Grosio. Dopo due mesi di vicende i Valtellinesi battono gli austriaci all'alba dell'11 luglio 1866 al Ponte del Diavolo e ne sorprendono la retroguardia alla 1ª Cantoniera coll'audacissimo episodio del sottotenente Pedranzini di Bormio che vi guadagna la medaglia d'oro al valor militare.

Nella grande guerra del 1915-1918 lo Stelvio fu il pilastro occidentale di tutto il fronte. La guerra ivi iniziatasi con scarse truppe da entr[illegible] le parti e con ordini di attività locale [illegible] di difensiva generica, andò [illegible]mo in mano aumentando di importa[illegible] go-le del Braulio rintronarono di boat[illegible]lle artiglierie, mentre le vette e le cre[illegible]e di ghiaccio del Monte Cristallo (m. 3431) e della vicinissima Tuckett-Madatsch furon[illegible]tro di lotte lunghe e penose per l[illegible]

(*fot. favoritaci da Don Lavizzari, Cappellano di S. Raineri*)

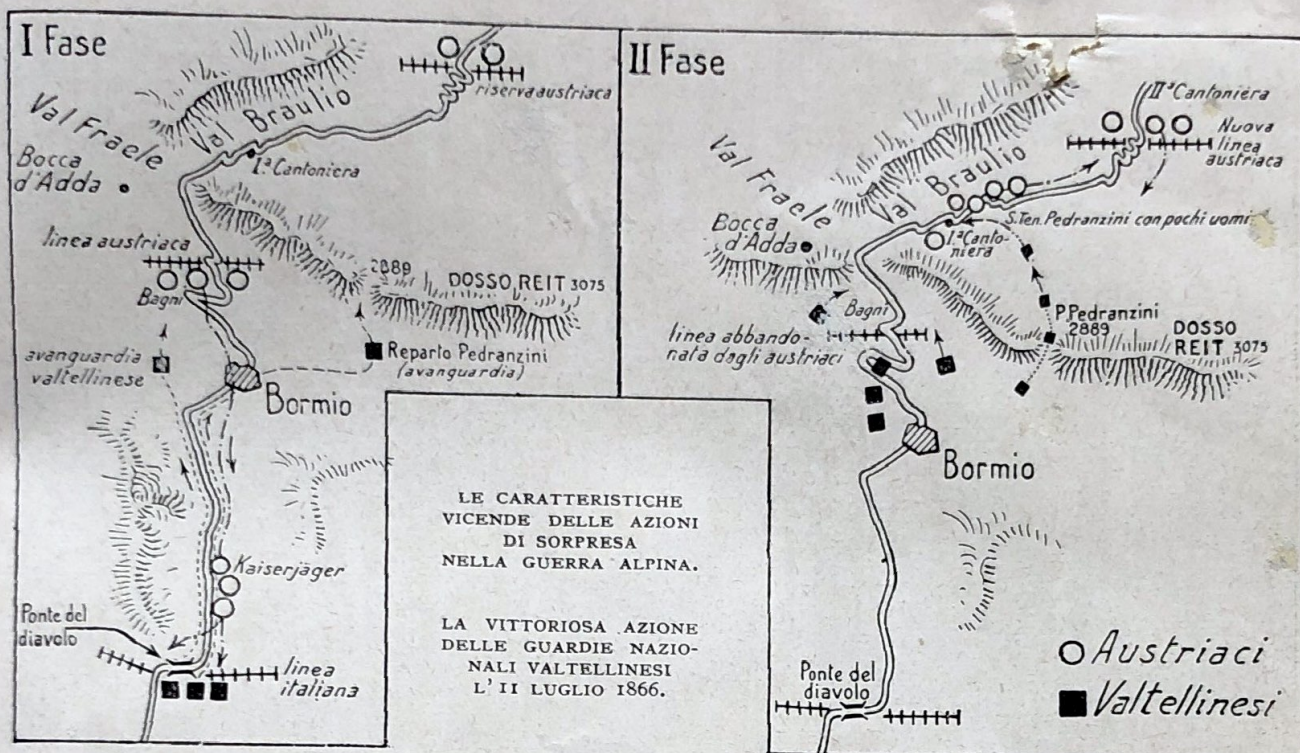
IL CIMITERO DI GUERRA A S. RAINERI (m. 2341), IL PIÙ ALTO DELLA GUE[illegible]A (QUELLO DEL PORDOI, AUSTRIACO, È A 2242 METRI).

LE BARACCHE AUSTRIACHE A RIDOSSO DEL CONFINE SVIZZERO ALLA PUNTA DELLE TRE LINGUE - INVERNO 1918.

sta delle posizioni. Le migliori truppe da montagna sia austriache che italiane stese in catena a piccoli nuclei isolati a quote altissime domarono le difficoltà del terreno e dell'inverno con sacrifici inenarrabili e sforzi continui di volontà. Il Giogo dello Stelvio venne occupato fin dall'inizio dagli austriaci sì che le trincee contornarono il confine svizzero con continuo recriminare e pericolo di complicazioni coi neutrali.

Non è possibile qui ricordare gli episodi ai quali diede singolare risalto la coreografia magnifica dei luoghi e la ingegnosità dei lavori in ghiaccio d'approccio, nuovo tipo di guerra d'assedio. La 4ª Cantoniera tramutata in fortino isolato, fu sepolta e difesa da migliaia di sacchi a terra mentre i difensori vissero completamente nelle trincee blindate, bombardati continuamente dalle artiglierie nemiche.

***

Una recente iniziativa per la costruzione di una linea ferroviaria Milano-Monaco di Baviera attraverso il massiccio dello Stelvio, ha elaborato un progetto di massima che

11-VII-1866, ore 3. Il Col. Enrico Guicciardi è assalito al Ponte del Diavolo da 600 austriaci calati da Bagni Vecchi, mentre le sue avanguardie da poche ore hanno iniziato alla lor volta la «sua» azione di sorpresa per ricacciare gli austriaci dalla Conca di Bormio.

Movimento di ritirata austriaco dopo lo scontro del Ponte del Diavolo — dalle ore 4 alle 16. Ore 16: gli austriaci battuti all'alba ed incalzati dai Valtellinesi a Bagni Vecchi si ritirano verso la IIª Cantoniera. Il Sottotenente Pedranzini con pochi uomini assale la retroguardia calando dal Passo di m. 2889, e — solo — alla Iª Cantoniera.

comprende la costruzione del nuovo tronco ferroviario da Tirano a Bormio (1) con qualche galleria elicoidale, una grande galleria da Bormio al paese di Stelvio in Val Solda (Val Venosta). Detta galleria lunga m. 18350 partendo da quota m. 1225 passerebbe sotto la Cresta di Reit (m. 3075) e il Giogo dello Stelvio per sboccare a m. 1140 dopo aver raggiunta l'altezza massima a metri 1243.

Dopo il paese di Stelvio da dove si diramerebbe il raccordo coll'attuale linea della Val Venosta per Merano, la nuova linea raggiungerebbe il Passo di Resia (quota massima m. 1463) per poi scendere in Tirolo a Landeck nella Valle dell'Inn. Questo tratto avrebbe parecchie gallerie elicoidali nella famosa gola di Finstermünz. Da Landeck dovrebbe essere costruita la ferrovia del «Fern», raccordo diretto con Monaco di Baviera.

La linea ferroviaria dello Stelvio interromperebbe assai meglio delle progettate linee del Greina e dello Spluga la distanza di km. 220 intercorrente tra i valichi ferroviari del Gottardo e del Brennero. Essa avrebbe vantaggi internazionali indiscutibili per l'Italia, strategici e politici nei riguardi dell'Alto Adige; sarebbe una delle ferrovie più interessanti turisticamente delle nostre Alpi.

(1) Un progetto di iniziativa bergamasca prevede la costruzione di una linea che da Bergamo per Sovere ed Edolo raggiunga Bormio con galleria di km. 12. Da Milano a Monaco il percorso è diminuito di altri 30 km. ed offre pendenze più miti del tragitto valtellinese.

***

Ora tutto è pace sul Piano del Braulio, solo presso la Chiesetta di San Raineri, un piccolo Cimitero di guerra, forse il più alto rimasto, occupa lo spazio di quello che fu il piccolo orto del Cappellano dello Stelvio. Il sacerdote che per fondazione vicereale passa i mesi estivi lassù, veglia la gloria di coloro che la grande strada resero tutta italiana proprio all'alba del I Centenario della sua costruzione (1).

GUIDO BERTARELLI.

(1) Da una recente e interessante pubblicazione dell'ing. Ermanno Pernter, del R. Genio Civile di Merano (*La Strada dello Stelvio*, Merano, presso l'A., pag. 61 con numerose ill. e carte), rileviamo i seguenti dati, veramente confortanti sull'incremento del traffico attraverso quel valico nel dopoguerra:

Estate	Carriaggi		Automobili	Autocarri	Motocicli	Note
	Carri	Carrozze				
						Apertura:
1922	175	182	2694	15	213	13.VI-18.X
1923	239	91	4144	27	391	16.VI-1 .XI
1924	361	69	5478	48	592	14.VI-2 .XII

IL GRANDE VIALE DI ACCESSO ALLA REGGIA DI CASERTA.

IN TERRA DI LAVORO

Come s'è formata la Terra di Lavoro.

Dalle rocce del Capo Circeo fino alla Punta Licosa, già nel Cilento, la costa di Campania è tipicamente mediterranea, cioè a falcature ripetute: ve ne ha di più grandi, di meno sviluppate, di più o meno rientranti, ve ne ha di quelle che sembrano inserirsi in altre maggiori quasi a suddividerle: ma il tipico carattere è lì, evidente, direi quasi parlante, ed è forse quello per il quale la costa, — non diritta nè uniforme, — è così pittoresca e bella. Un solo tratto è, in essa, dritto ed uniforme: quello che dai pressi di Mondragone, — dove la lunga schiena del M. Màssico, dividendo la piana del Garigliano da quella del Volturno, arriva a immergersi nel mare, — si stende fino al poggerello di Cuma, alla estremità dei Flegrei.

Ma proprio qui, un tempo, era la più ampia e profonda falcatura della costa della Campania. Allora il mare raggiungeva, verso l'interno, il piede di quella serie di poggi brulli o nudi che si levano dietro Cajanello, dietro Capua e Caserta, dietro Nola e Sarno: e bagnava, in tutta la sua lunghezza, il margine dei monti Sorrentini, tra Castellammare e Nocera, e le ultime pendici dei Volsci, dove scorre adesso il fiume Garigliano.

Quanto la terra ha, da allora, guadagnato sul mare in questa sua antica falcatura, costituisce, presso a poco, la Terra di Lavoro. Curiosa, questa quasi perfetta coincidenza che un nome regionale ha con la estensione passata di particolari condizioni fisiche, più che con una attuale regione tipicamente unitaria. Il M. Màssico, infatti, insieme all'ampio e depresso cono di Roccamonfina tengono nettamente separata la bassa piana del fiume Garigliano, dall'altro lato limitata dai Volsci, e d'altra parte, tra i monti Sorrentini e il Vesuvio è, presso che isolata, la minor piana del Sarno. Sono due lembi di pianura, alle due estremità della Terra di Lavoro, simmetricamente più o meno distaccati dalla grande piana intermedia. La simmetria non è soltanto qui, perchè l'isolamento loro è dato dal Vesuvio e dal cono di Roccamonfina, l'uno e l'altro vulcani.

Alle potenti azioni vulcaniche, infatti, è dovuto l'intenso e rapido progredir della terra qui dove il mare penetrava un tempo nell'ampia e profonda falcatura della costa.

CARTA DELLA TERRA DI LAVORO.

Roccamonfina verso Settentrione, Vesuvio ed i minori ma quasi infiniti vulcani Flegrei verso Mezzogiorno, emergendo con i loro coni dalle acque, limitarono già il grande specchio falcato del mare; ma con i loro depositi ne assottigliarono le acque anche là, nella zona intermedia, dove queste ancora mantennero la loro distesa azzurra. Una distesa, però, che costituiva una specie di gran seno, relativamente profondo e chiuso, sì che in esso poco potevano onde e correnti nella loro azione distruggitrice. E quanto meno questa era intensa, tanto più doveva esserlo invece quella costruttrice dei fiumi e dei torrenti che nel seno portavano le loro melme e le loro ghiaie. Acque sottili e calme, intenso lavorìo di deposito dei fiumi: e quindi la terra avanzava, rapidamente avanzava, a spese dello specchio di mare, finchè tutto lo ricolmò sino a collegare con una spiaggia dritta ed uniforme i due capi, — di Mondragone nel Màssico, e di Cuma nei Campi Flegrei, — che costituivano come i due stipiti all'apertura del golfo.

Così è venuta formandosi e trasformandosi la Terra di Lavoro. Bella sempre: quando l'unica grande falcatura originaria del mare s'inarcava a bagnare una cerchia continua di monti, e quando lo specchio più limitato ma ugualmente addentrato delle acque vedeva i monti ignivomi, sulle opposte rive, inalzarsi a poco a poco, ma forse anche a sbalzi improvvisi, tra fragori di boati e rilucere di fiamme e di lave e impennacchiamenti giganteschi di ceneri di fumo e di vapori.

Fuoco e acqua.

Bella però anche oggi: Roccamonfina, da un lato, fa ancora quasi da sentinella alla pianura; ma una sentinella, da vecchia guardia: non ha più gli ardori della sua gioventù; la vecchiaia l'ha resa calma e quieta; non fa sentire nemmeno brontolii. È il destino anche degli uomini, questo: ardere, magari, d'entusiasmi, ma poi quietarsi nella calma della vecchiaia. E il pubblico preferisce l'ardore impetuoso, forse anche pericoloso, della gioventù, alla calma, anche saggia, della vecchiaia; e mormora, quando la vecchiaia interrompe i suoi silenzi con qualche brontolìo. Chi ammira, infatti, oggi, Roccamonfina? L'ammirazione va soltanto al Vesuvio, all'altra estremità della pianura, che ha ancora tutti gli ardori, tutte le veemenze, anche tutte le impulsività, direi, della prima gioventù. E perchè giovane, si leva diritto, alto, e s'impennacchia, quasi per farsi meglio guardare. Accanto a lui sono i Flegrei, e questi, come Roccamonfina, già invecchiati. Hanno ancora qualche velleità, e qua e là brontolano e sbuffano. Il pubblico li guarda poco o non li guarda affatto; ed ha torto, perchè, come tutti i vecchi, sono sempre pieni e generosi di utili insegnamenti.

Vulcani e fiumi hanno formato la grande

UN MACERATOIO PER LA CANAPA.

piana della Terra di Lavoro: forse da questa varia costituzione originaria deriva la sua fertilità. Il fuoco e l'acqua, gli elementi primigenî, si sono accordati per dare al lavoro umano la terra più propizia alle sementi.

Solo apparentemente uguale e livellata, però, la gran pianura. Come effetto della duplice opera dei vulcani e dei fiumi, essa declina dolcemente, insensibilmente, dalle sue due estremità, dove i vulcani, — Roccamonfina da un lato, i Flegrei ed il Vesuvio dall'altro ,— hanno disteso con intensità via via decrescente i depositi delle loro ceneri; e declina dolcemente anche dal margine più interno, dal piede dei primi poggi Campani, dove i fiumi hanno deposto le loro più potenti alluvioni, assottigliandole poi sempre più via via che il loro corso si allontanava dallo sfocio nel piano. Vi è dunque, tutto attorno alla Terra di Lavoro, come una fascia in tenue rilievo, che è solo apparentemente livellata, ma che invece declina dolce e regolare verso tutta quanta la zona centrale e quindi verso il mare. E siccome l'opera dei vulcani è cessata, e quella dei fiumi è lenta, e lenta tanto più quanto più si allontanano dallo sbocco dai monti, — dove depongono ghiaie e gli altri materiali più grossolani, mentre più oltre trasportano ed abbandonano solo sabbie e fanghiglie, — così vi è il contrasto tra quella fascia esterna, non solo un poco più elevata, ma anche asciutta e salubre, e la zona centrale che poi si apre insino al mare, più bassa, quasi depressa, come imbevuta d'acqua, spesso addirittura acquitrinosa e malsana.

Questo contrasto ha la sua influenza diretta su le condizioni degli insediamenti umani: le piccole città, i grossi paesotti, i villaggi, sono tutti, si può dire, sopra quella fascia esterna, che è più o meno ampia: quanto essa più ampia, e tanto più largamente estesi anche gli insediamenti umani. Stretta è, relativamente, ai piedi dei primi poggi rocciosi di Campania; ma lì, comunque, si allineano quasi regolarmente i paesi, anche se concentrati sopra un'unica linea: sono Pignataro e Pastorano e Camigliano e Vitulazio e Bellona. Ma poi, con lo sfocio del Volturno, il fiume massimo fra tutti, quella fascia si allarga, ed ecco Capua, S. Maria, Caserta, Maddaloni, Marcianise. La fascia si fa più ampia, più estesa, attorno ai coni, almeno originariamente, ben formati dai vulcani; ed ecco che a Settentrione dei Flegrei e del Vesuvio è una vera fioritura di grossi paesi, che costituiscono come i nodi di un fit-

PASTORIZIA NELLA BASSA PIANURA DELLA CAMPANIA.

to reticolo di strade. E la fascia occupa, presso che interamente, la breve lacuna che è tra il Vesuvio, i monti Sorrentini e i primi poggi della Campania interna; e lì è, quasi dovunque, una densa dispersione di abitati, anche se l'addensamento è tipicamente più intenso

SULLE RIVE DEL LAGO DI PATRIA.

sulle basse falde del vulcano e proprio ai piedi dei primi monti rocciosi. Nel resto, dove la fascia periferica più elevata e idrograficamente sistemata passa per gradi nella gran bassura centrale che si apre verso il mare, nel resto quasi nessun paese e nessun villaggio: pochi e rari casali, qualche casa dispersa, e nulla più. E la linea della spiaggia, desolatamente solitaria.

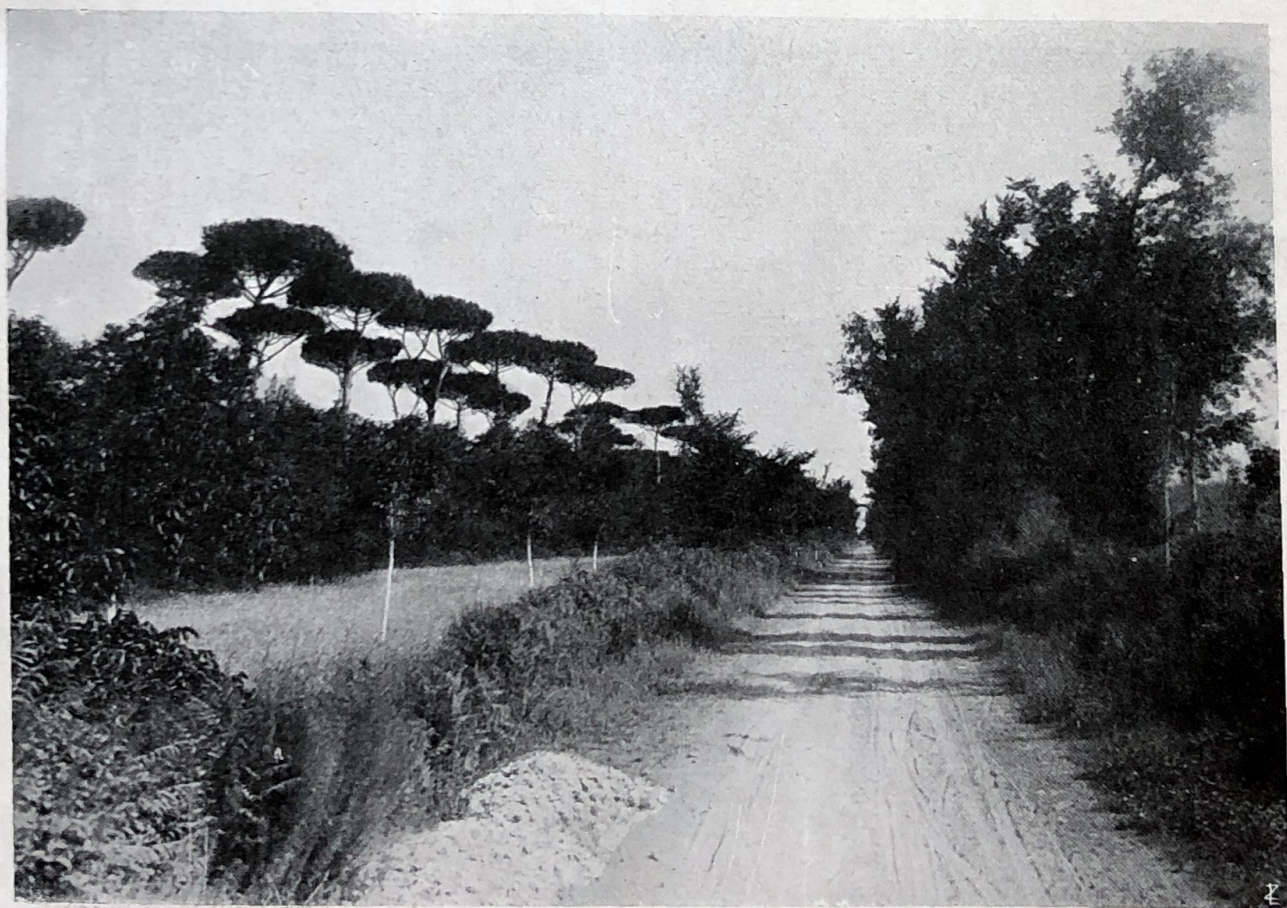
S'intende della spiaggia, con la quale la pianura libera si apre direttamente verso il mare; non quella che, più o meno incisa nei vecchi coni dei vulcani Flegrei, o più o meno vicina al gran cono vivente del Vesuvio, si apre nella bella falcatura di Napoli fino alla rocciosa penisola di Sorrento. Questa, — così come oggi ci appare, — non è spiaggia di una terra recentemente avanzante sul mare; anzi, in gran parte, è riva che il mare stesso ha eroso e modellato; alla sua formazione le acque terrestri non hanno contribuito se non nel breve tratto che è tra il Vesuvio e i monti Sorrentini, dove sbocca il Sarno. E di fatti, lungo tutta la sua linea, — salvo appunto ai due lati dello sfocio del Sarno, — è tutta una collana ininterrotta, di cittadine, di borghi, di paesi, nei quali Napoli sembra continuarsi fino almeno a Torre Annunziata. È quell'abitato che costituisce un elemento ormai indispensabile nella bellezza paesistica del golfo, col lungo biancheggiare delle case distese sulla riva e che di notte si punteggiano, quasi magicamente, di una infinita serie di luci.

I centri tipici.

Ma non sono questi, lungo il mare, i tipici centri della Terra di Lavoro; e nemmeno si devono ricercare nella fascia periferica alla pianura, quella al piede dei primi monti. Lì sono quelli che per la importanza storica o almeno per i caratteri, direi, formali, hanno più diritto di essere chiamati vere città, grandi o piccole che sieno. Ve ne sono alcuni, però, interessanti. Penetrate, ad esempio, nelle straducce piccole e strette e mal tenute di Pagani, presso Nocera: anche lì, le casette, — col grande ingresso, ed il cortile, che ha qualche portico e le scale per salire ai piani superiori, — rassomigliano, ognuna, a un piccolo caravanserraglio dell'Oriente. Vi rassomigliano anche per la vita promiscua e movimentata che vi si svolge da mattina a sera, anzi spesso fino a notte tarda.

Altri paesi, invece, — la stessa S. Maria di Capua, come ci appare quando la oltrepassiamo con la ferrovia, — mostrano le case fatte come sopra uno stesso stampo; almeno nella parte interna: tipicamente giallastre le mura, fatte con i regolari piccoli blocchi squadrati del caratteristico tufo campano; ampî cortili, ed una scala esterna che conduce ad una lunga balconata, in muratura, al piano superiore.

IL LAGO FUSARO CON L'ISOLETTA SULLA QUALE SORGE IL CASINO BORBONICO.

Ma gli insediamenti più caratteristici della Terra di Lavoro sono quelli che s'incontrano lungo le vie che da Napoli si irradiano, tra le alture di Capodimonte ed il Vesuvio, verso Capua o Caserta, verso Cancello o verso Nola. Pochi però, relativamente, sono attraversati dalle strade principali; gli altri si oltrepassano, da una parte o dall'altra, e rimangono nascosti dal folto della vegetazione dei campi. Certo, soltanto sorvolando la pianura credo che si avrebbe una idea della loro fittezza, non solo, ma anche delle loro dimen-

STRADA DI LÍCOLA.

UN CANALE ABBANDONATO.

sioni. Di queste, infatti, non possiamo farci un concetto, quando li attraversiamo, e li attraversiamo velocemente, visto che niente vale a ritenere, in essi, la nostra curiosità o la nostra attenzione. Appaiono lunghi, sì, come abitato, ma vien fatto di pensare che essi si sieno estesi, appunto come tanto spesso avviene dei centri di pianura, si sieno estesi soltanto ai due lati della via. Ma se noi potessimo vederli, invece, dall'alto, o se ci contentiamo anche soltanto di osservarli quali li rappresenta, fedelmente, la carta topografica, vedremmo che essi non sono tipici «centri di strada», cioè cresciuti allungandosi ai due lati di questa, esageratamente lunghi e sottili come funicoli, e solo in un secondo tempo del loro sviluppo cresciuti, simmetricamente, anche di qua e di là, in senso normale alla via. No: in questi grossi paesi della pianura campana non sono mai, o quasi, tali caratteri. Sono centri liberamente cresciuti in ogni senso come la facilità del terreno permetteva, ma non simmetricamente di qua e di là della grande strada maestra che li attraversa. Anzi, la grande strada maestra assai spesso li attraversa alla periferia, o li lambisce appena, o li lascia addirittura da parte, come a dimostrare la piena indipendenza dei paesi e a far supporre una loro precedenza nel tempo. Grossi paesi, dunque, e molto popolosi; sì che, se si pensa al forte numero di abitanti accentrato in ognuno, e se si pensa anche alla loro fittezza, si può ben comprendere perchè sia tanto alta la densità di popolazione, specialmente in alcune zone della Terra di Lavoro. Paesi grossi e popolosi, però non belli; e quasi sempre mancano degli elementi che soli possono dare carattere di piccole città: niente di monumentale, e spesso mancanza fin di magazzini e botteghe. Semplici agglomeramenti, dunque, di popolazione. E di una popolazione che si fa vedere, — anche a chi attraversi solo velocemente, — perchè essa vive, anche qui, come quasi sempre nel nostro Mezzogiorno, in mezzo alla strada: dagli androni e dai «bassi» invade con sedie e banchetti e tavolini i marciapiedi, con uomini, donne e la solita piccola folla di marmocchi; e dai piani superiori esce sui balconi, la cui abbondanza deve proprio provenire da questa necessità e da questo uso inveterato di trasportare la propria vita, per quanto sia possibile, dall'interno delle case all'aperto.

PONTE SOPRA I R. LAGNI.

Un paesaggio caratteristico.

Si passa da questa fascia periferica nella zona centrale verso la quale il terreno dolcemente va declinando, e cessano i grossi e fitti centri così caratteristici. Qualche casa isolata di paesani, generalmente senza gran carattere, forse anche perchè di troppo recente costruzione, — e qualche casa più vecchia, specie di fattoria, caratterizzata da minuscole torrette agli angoli, in ricordo di tempi passati, nei quali era opportuno premunirsi contro eventuali offese.

Anche la campagna assume aspetto diverso. Nella fascia periferica, ma sopra tutto in quella parte che si adagia sulle estreme depresse falde dei vulcani Flegrei e del Vesuvio, le colture dei campi appaiono di un rigoglio veramente insolito: non voglio dire di quelle zone più ristrette, ma pur comunque estese, — come nella bassura tra le colline di Capodimonte e le pendici vesuviane, o come tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, di qua e di là del Sarno, — dove è un'intensa coltura di erbaggi per l'approvvigionamento di una città popolosa e di tutti i borghi e paesi che la continuano lungo il mare, in una regione dove gli erbaggi hanno una parte prevalente nella alimentazione abituale. Nè voglio dire dei giardini di agrumeti, che qua e là, intorno alle case, spandono nell'aria l'acuto profumo dei loro fiori o dei loro frutti. E nemmeno di quei folti, lussureggianti noceti, che formano bosco tra Angri e Pagani ai piedi dei monti sorrentini, e che si cerca di estendere anche altrove. No: la coltura più caratteristica, a chi si avvii da Napoli per una delle grandi strade che ne irradiano verso la pianura, deve apparire nelle lunghe file di pioppi, non potati bassi come ad esempio nelle nostre campagne toscane, ma lasciati crescere su alti con la loro bella chioma affusolata che sembra tremare tutta alla minima brezza, — e nei vitigni che tra un pioppo e l'altro stendono i loro tralci, ripetuti a più livelli fino ad altezze altrove insolite. E tra fila e fila, grani e foraggi.

Ma appena da questa fascia si proceda verso la zona centrale della Terra di Lavoro, dove non sono più i grossi centri popolosi, allora vedremo anche le colture modificarsi per gradi, a poco a poco: i vitigni non mandano più i loro tralci da pioppo a pioppo, ma si arrampicano su, isolatamente, su ciascuna pianta; poi i pioppi non mostrano più le belle file regolari; poi diradano; sembrano farsi quasi stenti; cessano addirittura. E dalla campagna densamente alberata si passa, — ad un tratto, se la nostra corsa

LE TIPICHE COLTURE DELLA PIANURA CAMPANA.

è veloce, — in una campagna presso che interamente spoglia.

Ma anche in questa non vi è uniformità delle colture che sfruttano il terreno. Questa zona centrale, — aperta però nella direzione del mare, — è, sì, tutta quanta più bassa della fascia periferica, densa di paesi e di coltivazioni. Ma essa stessa continua a declinare dalla parte più interna, quella più vicina ai monti, verso quella esterna, quella frangiata dalla rilucente spiaggia marina. Ed essa è tutta quanta percorsa dai così detti Regi Lagni, un reticolo complesso di canali, convergente verso un sistema mediano e collettore, che si inizia nei pressi di Nola e va a sfociare al mare poco a Mezzogiorno del piccolo delta del Volturno. Essi, — i canali, — divengono un elemento, direi, caratteristico del paesaggio: sia che si affossino, a coppia od isolati, tra gli alti argini erbosi, o tra file regolari di pioppi o tra pini dalla larga chioma, che si profilano pittoreschi nella uniformità livellata e spoglia della pianura. Ma questa, — se ha di già, nella parte più interna, campi di grano e filari giovani di viti, ma sopra tutto grandi campi di canapa, pei quali si aprono qua e là i bacini dei maceratoi, — nella parte più esterna, quella più vicina al mare, ha, oltre alle belle distese di grani, grandi praterie di foraggi. E quando ne comincia il raccolto, sulle lunghe strade riarse e polverose si vedono spostarsi lentamente gli enormi carichi dei carri, tirati dai buoi mansueti e tardi. Qui in questa zona, si passa anche dall'agricoltura alla vita pastorale: mandrie di giovenche e di cavalli pascolano nei bei prati, ed i mandriani, — quei tipici mandriani dei Mazzoni, che, cavalcando muniti dei lunghi bastoni, hanno in sè qualcosa di rudemente primitivo, — li sospingono dentro le staccionate presso le rade case disperse nella pianura.

Avviciniamoci, però, ancora più al mare. Cavalli e giovenche anche qui; ma qui sopra tutto bufale: che si vedono muoversi pigramente tra le erbe o guazzare negli acquitrini e nei piccoli laghi costieri. Perchè a Mezzogiorno della foce del Volturno si apre prima, presso il mare, il laghetto di Patria, tra le sue rive piatte folte di canneti; poi il lago di Lìcola, ora tutto invaso dalla vegetazione folta e quasi prosciugato, ma chiuso verso la spiaggia dalla bella duna imboschita; poi, ultimo, il lago del Fusaro, dove già cominciano i vulcani Flegrei, tutti cospársi delle tracce grandiose della romanità.

GIOTTO DAINELLI.

UNA MERAVIGLIA ARCHEOLOGICA OBLIATA

TINDARI

Un panorama incantevole.

L'AMPIO semicerchio del golfo di Patti, sulla costa settentrionale della Sicilia, è interrotto, a un terzo della sua lunghezza, verso Ponente, dal breve promontorio di Tindari, i cui fianchi, nudi e scoscesi, cadono a picco sul mare. La sagoma del promontorio diviene sempre più tozza e ristretta a misura che ci si avvicini e costituisce un elemento caratteristico del paesaggio per chi percorra la strada nazionale Messina-Palermo. Questa, oltrepassato, verso il chilometro 70, e lasciato a destra, il Castello di Olivieri — vecchio maniero feudale dominante il piccolo paese di marinai, che trae ricchezza specialmente dall' abbondante pesca del tonno, i cui prodotti vengono preparati nella fabbrica ivi esistente — con una ripida salita ricca di curve, guadagna la quota di m. 195. Durante l'ascesa, allo sguardo del viaggiatore si presenta il lato sud del promontorio, e qui il dolce pendio è tutto folto di olivi argentei che estollono al cielo le loro braccia contorte, mentre nella fascia pianeggiante che fiancheggia la strada, ondeggiano, nei mesi estivi, le messi turgide di spighe d'oro. Alle case di Locanda, al culmine della salita, una strada stretta e maltenuta si diparte a destra, — lasciando la strada nazionale che prosegue verso Patti, — e si dirige verso il Santuario che appare di fronte nella molteplicità dei suoi edifici, e verso il piccolo villaggio che sorge a sinistra sulle rovine dell'antica Tyndaris.

Al termine della strada, alla quota di m. 295, il panorama che si offre allo sguardo del turista, è fra i più belli e i più estesi che si possano godere in Sicilia.

L'anfiteatro che si affaccia allo specchio d'acqua del golfo di Patti, si dispiega tutto dinanzi, con i suoi poggi, le sue colline, le sue montagne, fino alle più alte cime dei Peloritani, che nascondono la desolata nudità dei loro fianchi sotto il manto della loro macchia, dalle tinte calde, quasi violette, mentre dietro di esse, nelle giornate serene, l'Etna maestoso innalza, sul biancore della neve, il suo denso pennacchio di fumo. I paesi numerosi, le cui case si arrampicano a gara su per i fianchi delle colline, ad occhieggiare sul mare, o si stendono al sole nella pianura costiera, verdeggiante di vigne opime e fragrante dai mille aranceti colmi di zagare, si offrono ridenti e luminosi all'occhio del viaggiatore: da Patti, aristocraticamente severa, a Tripi (l'antica *Abacaenum* dei Romani), le cui case si inerpicano sull'erto pendio, a raggiungere l'ampio, quadrato castello; da Novara (l'antica *Noëa*), che si

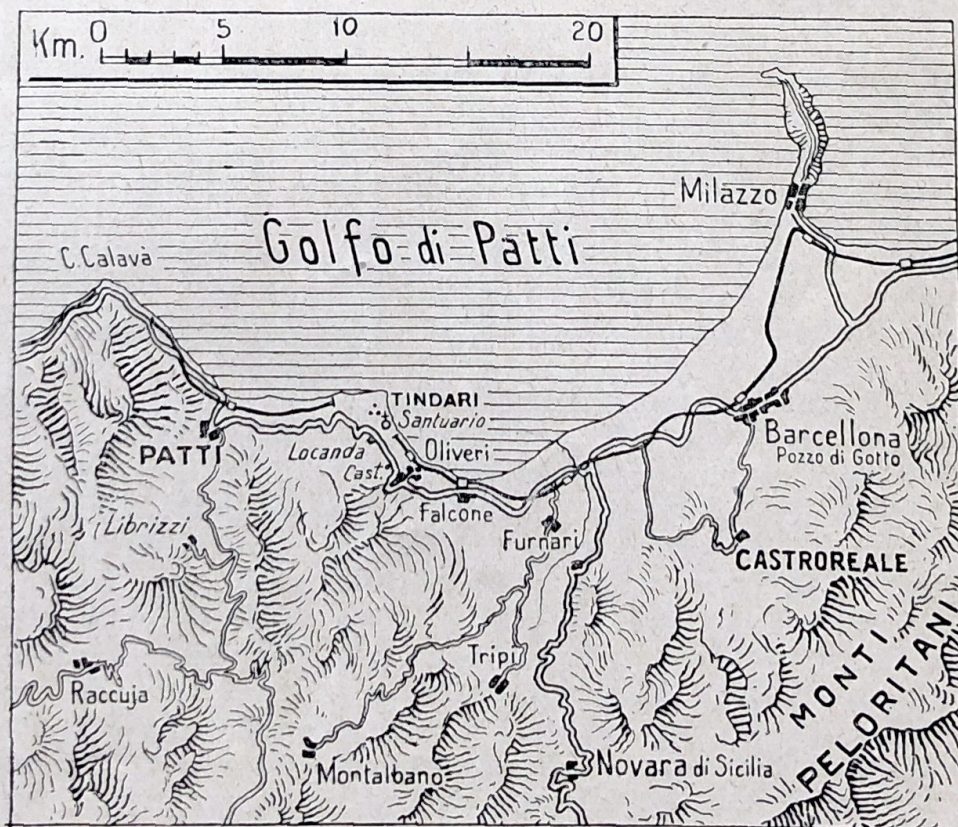



FIG. 1. LA COSTA SICILIANA OVE TROVANSI LE ROVINE DI TYNDARIS.

FIG. 2. TINDARI - PANORAMA VERSO SUD-OVEST

defila dietro le alture, protetta dall'aguzzo dente della sua Rocca, a Castroreale, ricca di chiese e di conventi, poi giù da Olivieri, a Falcone e a Furnari. A nord, oltre l'azzurra distesa delle onde che con placido sciacquio carezzano i fianchi corrosi del capo, la visuale è chiusa dalle Isole Eolie, che spiccano or vicine or lontane, con il bianco scintillio delle loro cave di pomice e il giallo delle fumarole. Esse sembrano in marcia verso nord-est, guidate dal cono fumante dello Stromboli, mentre a nord-ovest, attardate, pigre, in retroguardia, Alicudi e Filicudi si distanziano dal gruppo compatto di Vulcano, Lìpari e Salina che sono in corrispondenza della massima concavità del Golfo.

Ai fianchi della scena, vigili guardiani, il capo Calavà ad ovest, che sembra un immane pachiderma dalla groppa enorme che immerga la testa nelle acque; e ad est, il promontorio di Milazzo, sinuoso, tutto a sporgenze e rientranze, felino, col suo manto di argentei ulivi.

E più in là ancora, nelle giornate limpide, oltre il capo Rasocolmo, si scorgono le ultime propaggini dell'Appennino Calabrese, le alture di Aspromonte, sacre al dolore della Patria.

Lo splendore di Tyndaris.

Sull'estrema punta del promontorio di Tindari, su questo belvedere magnifico, circondato dal mare, sotto un cielo puro e terso, nacque e prosperò negli ultimi quattro secoli dell'evo antico, una fra le più belle e importanti città della Sicilia, Tyndaris.

La fondarono nel 395 av. Cr. alcune migliaia di greci dorî e jonî che per sfuggire all'ira di Sparta, vincitrice nella guerra del Peloponneso, si erano rifugiati a Messana, allora autonoma, e vi avevano ristabilito condizioni prospere di vita, sotto la benevola protezione di Dionisio, tiranno di Siracusa. Ma, perseguitati ancora dall'implacabile odio di Sparta, che ne chiedeva a Dionisio l'al-

MONTI PELORITANI, PATTI E IL CAPO CALAVÀ. (*fot. Licari*)

lontanamento da Messana, e distrutta Messana stessa dai Cartaginesi, in lotta con Siracusa, si partirono in 3000, e stabilirono la loro nuova patria sulle pendici del promontorio e lì gettarono le basi di una città che vollero sacrare ai Dioscuri, Castore e Polluce, nati, secondo la leggenda, dall'amplesso di Giove mutato in cigno e di Leda, la bellissima moglie di Tindaro re d'Etolia, donde furono anche detti Tindaridi.

Retta a forma repubblicana e godente di una larga autonomia, sotto la protezione di Siracusa, cui pagava un tributo, la città, situata in posizione favorevole, con un porto eccellente, e abitata da greci, cui l'arte marinara era la vita stessa, si sviluppò rapidamente, grazie ai traffici sempre più estesi, si abbellì di piazze, di templi, dedicati ai due protettori, a Mercurio, a Giove, si adornò di statue, di teatri e si cinse di mura, della cui grandiosità i resti attuali danno l'idea.

Il periodo di massimo splendore di Tindari coincise col Governo di Timoleone a Siracusa, alla quale la prima si mantenne sempre fedele; le disgrazie invece incominciarono quando la lotta fra Jerone di Siracusa e i mercenari Mamertini offrì a Roma il pretesto per impadronirsi della Sicilia. Quattro anni dopo la celebre battaglia di *Milae* (260 a. C.), che segnava la gloria e affermava la potenza marinara di Roma, i Romani occuparono anche Tindari, che i Cartaginesi intanto, che la presidiavano come alleati di Siracusa, presaghi delle loro sconfitte, avevano spogliata di tutti i migliori tesori artistici, fra cui una bellissima statua di Mercurio, della quale parla Cicerone nelle Verrine e che Scipione l'Africano fece poi restituire dopo la battaglia di Zama. Nei primi tempi dopo la conquista romana, Tindari gioì di nuovo della sua antica floridezza. I traffici si riattivarono, le risorse abbondarono, le arti vi furono coltivate con amore. E sono di questa

(*fot. V. Saya, Castroreale*)

FIG. 3. IL SANTUARIO E IL VILLAGGIO DI TINDARI VISTI DA SUD.

epoca i più insigni edifici pubblici della città. Cicerone, che fu questore in Sicilia dal 76 al 74, parla ancora di Tindari come di una delle più ragguardevoli città dell'isola e per lustro di nobiltà e per numero di popolazione e per ricchezza.

Ma quando le terre diventarono dominio pubblico di Roma o ingrossarono i latifondi patrizi, e quando le condizioni dell'agricoltura e del commercio peggiorarono, il declino di Tindari cominciò, anche a causa delle devastazioni subite in occasione delle diverse guerre servili che in quei tempi si verificarono. Ma la maggiore devastazione la portò Verre, il vampiro insaziabile che spogliò tutte le città, che le immiserì spietatamente. Le più belle statue di Tindari, — ed eran molte, — i più bei vasi, i più bei lavori di oreficeria, tutto emigrò, portato via dalla rapacità di Verre.

La popolazione sdegnata, mandò i suoi due più insigni cittadini a Roma per mettere l'infedele funzionario in istato d'accusa, dinanzi al Senato. Cicerone fu allora incaricato di compiere una inchiesta e si recò in quell'occasione anche a Tindari.

Le lotte fra Ottaviano e Pompeo finirono a desolare ancor più la città, ne ostacolarono il commercio e la impoverirono di uomini e di ricchezza, tanto che ad accrescere la popolazione, di molto diminuita, Augusto mandò una colonia a Tindari, che allora prese il nome di *Colonia Augusta Tindaritanorum*.

Ma quasi non bastassero le depredazioni e le devastazioni degli uomini, Tindari dovette subire anche la furia distruggitrice della natura. E la sua fine fu segnata. In una notte terribile, forse nell'anno 19 di Cr., parte della città, una metà circa, probabilmente a causa di un terremoto, ruinò nel mare sottostante, trascinando nei gorghi gran numero di cittadini e la parte più cospicua dei monumenti.

Ancora oggi, quando il mare è calmo e le acque limpide lasciano trasparire il fondo, presso il lato nord del promontorio, si vedono ammassi di pietre e tronchi di colonne che certo dovevano appartenere agli edifizi crollati della soprastante città.

Da quel giorno Tindari perdette tutta la sua importanza e non fu più che un paesello che subì le sorti della Sicilia, passando, dopo Roma, dai Vandali agli Eruli e agli Ostrogoti e dai Bizantini ai Saraceni, i quali ultimi per punirla della sua resistenza, la rasero al suolo nell'836.

I profughi dispersi si stabilirono nei paesi vicini; e Tindari divenne solo asilo di monaci e per qualche tempo anche sede di vescovado, finchè nel 1169 Ruggero il Norman-

(*fot. Licari*)

FIG. 4. IL SANTUARIO DI TINDARI.

no assegnò il territorio di Tindari ai monaci benedettini di Patti, la quale ultima città divenne anche il centro della diocesi.

Gli avanzi monumentali.

Di tutto il periodo splendido di Tindari, poco a noi resta, oltre le scarse notizie storiche. Numerosi i templi: il più grande e bello era dedicato a Mercurio, il protettore del commercio, ch'era la prima fonte di benessere per i Tindaritani, e un altro a Giove. Inoltre particolare culto era consacrato a Proserpina, a Pane, a Cerere e a Bacco e soprattutto ad Apollo, le feste in onore del quale duravano 9 giorni ed erano accompagnate da gare, corse ippiche, ludi ginnici.

L'oreficeria era a Tindari con particolare successo coltivata, e i vasi di terracotta squisitamente figurati rappresentavano i prodotti più perfetti dell'arte ceramica siciliana di quel tempo. Di questa abilità degli artisti tindaritani fanno fede i mirabili lavori d'oreficeria cesellata e in smalto provenienti da Tindari e conservati nel Museo Nazionale di Palermo, come pure le ceramiche esistenti nel Museo dei Benedettini a Catania e nei musei privati. Nel Museo Nazionale di Palermo si ammirano parecchie statue provenienti dai templi tindaritani, fra cui una colossale di Giove, una d'imperatore romano, ed altre di efebi, matrone romane, imperatori.

Ma tutto ciò che si conserva di Tindari è ben poca cosa di fronte al molto che il mare inghiottì nell'immane catastrofe e di fronte al molto che certamente ancora la terra nasconde e che degli scavi ben condotti rivelerebbero. Invece, non solo non si è fatto fino a oggi nulla per arricchire il numero dei documenti della passata grandezza di Tindari, non solo (specialmente al tempo dei Borboni) si è sopportato che inglesi e tedeschi asportassero monete ed altri oggetti trovati durante scavi da essi eseguiti, ma non si è neanche provveduto a salvaguardare per lo meno tutto ciò che resta a testimonianza della civiltà tindaritana.

Il custode preposto alla sorveglianza degli avanzi monumentali di Tindari non può certo salvaguardarli dall'opera di corrosione del tempo e delle intemperie, seppure riesce a difenderli dagli insulti degli uomini.

(fot. Licari)

FIG. 5. TINDARI - ROVINE DEL GYMNASIUM.

Eppure i resti archeologici di Tindari, di cui cercherò di dare un sommario elenco, sarebbero tali da meritare che si provvedesse alla loro conservazione e restaurazione.

Le mura, che formavano intorno a Tindari una cintura lunga 3 km. circa, larga m. 3,50 e alta m. 7, erano formate da una doppia parete entro cui si trovava un camminamento destinato ai difensori, ed erano munite, a distanza disuguale, di torri, da cui vigilavano le scolte. Erano costituite di grossi blocchi di arenaria, perfettamente squadrati, il cui trasporto e collocazione dovette certo esigere qualche anno. Rimangono tuttora resti considerevoli di queste mura e la fig. 6 ne mostra uno dei tratti più importanti.

(fot. V. Saya, Castroreale)

FIG 6. ROVINE DELLE MURA DI TINDARI.

Il *Teatro*, posto in quello che doveva essere il centro della città, aveva una facciata di 50 m. circa di lunghezza, rivolta verso il mare. La sua costruzione, certo dell'epoca greca, risaliva forse al IV sec. a. Cr. Soltanto alcune aggiunte e restauri hanno i caratteri della costruzione romana, ma il teatro è chiaramente greco e presenta le stesse particolarità degli altri teatri greci di Sicilia (Taormina, Catania, ecc.).

Il teatro di Tindari era in istile dorico e, a giudicare dai frammenti di capitelli e di colonne, era di nobile fattura e riccamente adornato. Della cavea, composta di 28 file di sedili capaci di 2000 posti, e divisa

(fot. Licari)

FIG. 7. TINDARI - ROVINE DEL GYMNASIUM, L'ARCATA CENTRALE.

in 7 grandi cunei e due piccoli, non rimane ormai che un solo cuneo e le tracce di altri due con la scaletta che saliva fra essi (fig. 8). L'orchestra è un ammasso di pietre e di sedili che cadono dall'anfiteatro. Sul davanti si osservano ancor bene le divisioni della scena, del proscenio e del retroscena e si vedono degli anditi che dovevano servire da stanze per riporvi attrezzi o altro.

Il così detto *Ginnasio* (fig. 5 e 7) doveva essere più recente del teatro e rimontare ai primi anni della conquista romana, essendo gli edifici ad arco, com'è appunto questo, sconosciuti ai greci. Esso è in uno stato di deplorevole abbandono e perciò difficile riesce poter identificare il suo uso ma più che un tempio come molti credono, è probabile che esso fosse il *Gymnasium,* cioè il luogo destinato ai ludi ginnici, e che le tre parti, non comunicanti, in cui esso è diviso, fossero appunto gli ambienti in cui le squadre si preparavano, separatamente, per i giuochi. Questi tre ambienti, davano poi nella palestra che doveva sorgere nel campo attiguo.

L'edificio è costrutto con grossi blocchi di arenaria, come le mura e la lunghezza della parte attualmente visibile è di 27 m., ma una parte resta ancora nascosta sotto gli orti e le case vicine. La seconda arcata è quella meglio conservata, mentre le altre due sono in parte in rovina, e il suolo è cosparso di massi perfettamente squadrati e di considerevole volume e di tronchi di colonne scanalate. In fondo alla seconda arcata si osserva una statua mutila rappresentante un personaggio togato.

Fra il Ginnasio e il Teatro, nella stanza, rimasta quasi intatta, di una villa romana, si ammirano i resti di un pavimento in mosaico. Nel mezzo si osserva un rettangolo a mosaico bianco di circa m. 5 × 1,85, delimitato da una fascia con disegni bianchi su fondo verde, giallo e rossiccio.

Verso il lato sud delle mura, inoltre, si distingue l'ubicazione di alcune tombe, tutte però rovinate, interrate e coperte di erba. La più conservata è rettangolare, poggiante su un imbasamento con tre gradini, e avente al centro una stanza mortuaria, sulla cui parete nord si osservano tre nicchie che contenevano certo le suppellettili funerarie.

(fot. V. Saya, Castroreale)

FIG. 8. ROVINE DEL TEATRO GRECO DI TINDARI.

Poco più lontano sono i resti di un tempio greco, di cui però non si vedono più ormai che massi informi e pezzi di colonne e di capitelli.

Questo è quanto resta attualmente della Tindari greca e romana e che scavi ben eseguiti e certo non eccessivamente dispendiosi, potrebbero aumentare e arricchire. Tutti gli studiosi e gli amanti delle nostre memorie si augurano che l'esausto bilancio delle Belle Arti possa consentire un giorno di procedere a ricerche metodiche nel sottosuolo di Tindari, che è senza dubbio ricco di tesori artistici.

Il Santuario.

Per adesso, i turisti (non pochi, in verità, dacchè la larga ospitalità concessa dal Santuario fu integrata con la recente apertura del Grand Hôtel), più che dal valore storico e archeologico delle rovine di Tindari, sono attratti sul colle dalla fama del Santuario che vi sorge e che richiama da tutta la Sicilia e dalle Calabrie, pellegrini di ogni specie.

Il Santuario attuale (fig. 4) è di origine piuttosto recente perchè rimonta al sec. XVI quando il vescovo Bartolomeo Sebastiani restaurò l'edificio danneggiato dalle incursioni del famigerato corsaro algerino « Barbarossa ».

L'origine del culto della Madonna del Tindari è avvolta dalla leggenda. Questa racconta che un'immagine della Vergine veniva trasportata da un paese lontano, forse dall'Africa (il volto della Madonna del Tindari è infatti nero: « *Nigra sum sed formosa* »), verso i lidi d'Italia. Ma giunta la nave nelle acque di Tindari, e rifugiatasi nel suo porto per una sopravvenuta tempesta, non fu possibile farle riprendere la navigazione: non valse, nè sforzo di remi, nè favore di venti a smuovere la nave dalla rada. Solo quando il simulacro della Vergine fu deposto a terra, la nave si staccò dal porto. Avendo l'avvenimento chiaramente dimostrato la volontà della Madonna di restare in quel luogo, essa fu portata sul promontorio, dove sorse poi il Santuario e dove il suo culto si accrebbe sempre più, specialmente fra la gente di mare, che ne fece la sua protettrice.

Dopo la battaglia di Lepanto poi, la data dell'8 settembre fu scelta come quella dell'annuale festa in onore della Madonna.

Il Santuario non ha nulla di artisticamente rilevante. L'altare della Vergine ha solo un bel paliotto in mosaico e la porta a tutto se-

FIG. 9. TINDARI - IL VILLAGGIO CON L'ALBERGO. A DESTRA LE ROVINE DEL GYMNASIUM E DEL TEATRO GRECO.

sto con bugne rettangolari ha in rilievo delle figurazioni allegoriche. Ma la posizione dell'edificio è fra le più splendide. Esso si trova a picco sul mare, e dalle sue terrazze e balconi si ammira il meraviglioso panorama, che ho cercato di descrivere in principio.

I pellegrinaggi dei fedeli sono frequenti e numerosi ma il principale si svolge nei giorni precedenti la festa dell'8 settembre. Allora tutti i caratteristici elementi del folklore siciliano si concentrano a Tindari. Da tutti i luoghi, vicini e lontani, da tutti i paesetti dei Peloritani e dei Nebrodi, con tutti i mezzi di trasporto, i pellegrini si recano al Santuario.

Durante la notte le strade sono percorse da lunghe teorie di carretti — i caratteristici carretti siciliani, istoriati di episodi dei Paladini di Francia o del Re Artù, con i muli riccamente bardati e infiorati e risonanti di rumorose campanelle, — e di carri lenti che i buoi possenti e severi, anche essi infiorati, trascinano e su cui si ammassano in allegre comitive, giovani e vecchi, uomini e donne. Le canzoni tristi e profonde si innalzano al cielo, al ritmo di chitarre, di tamburelli, di nacchere.

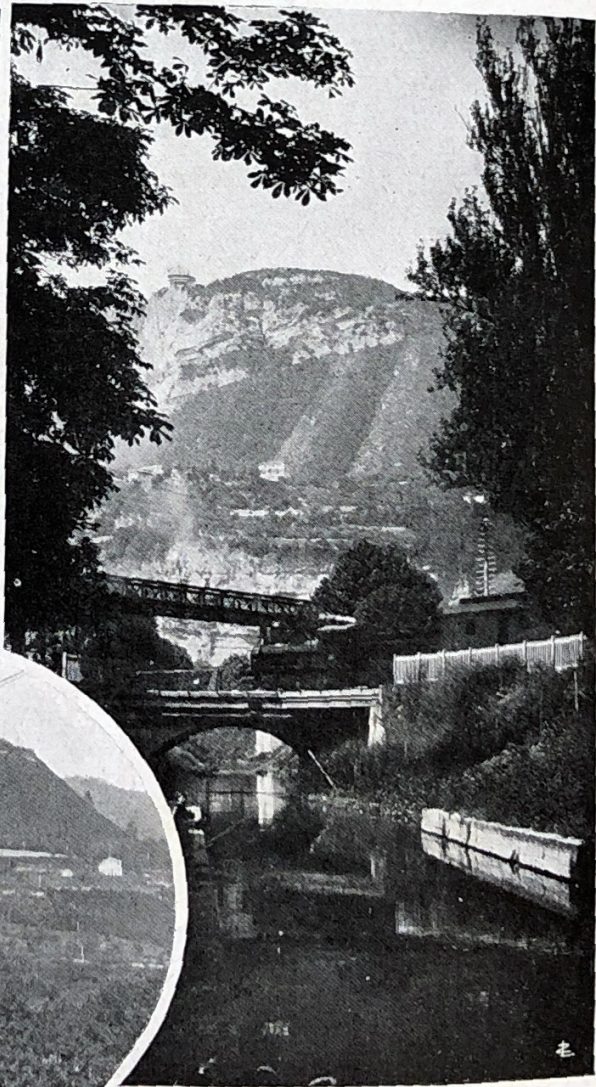
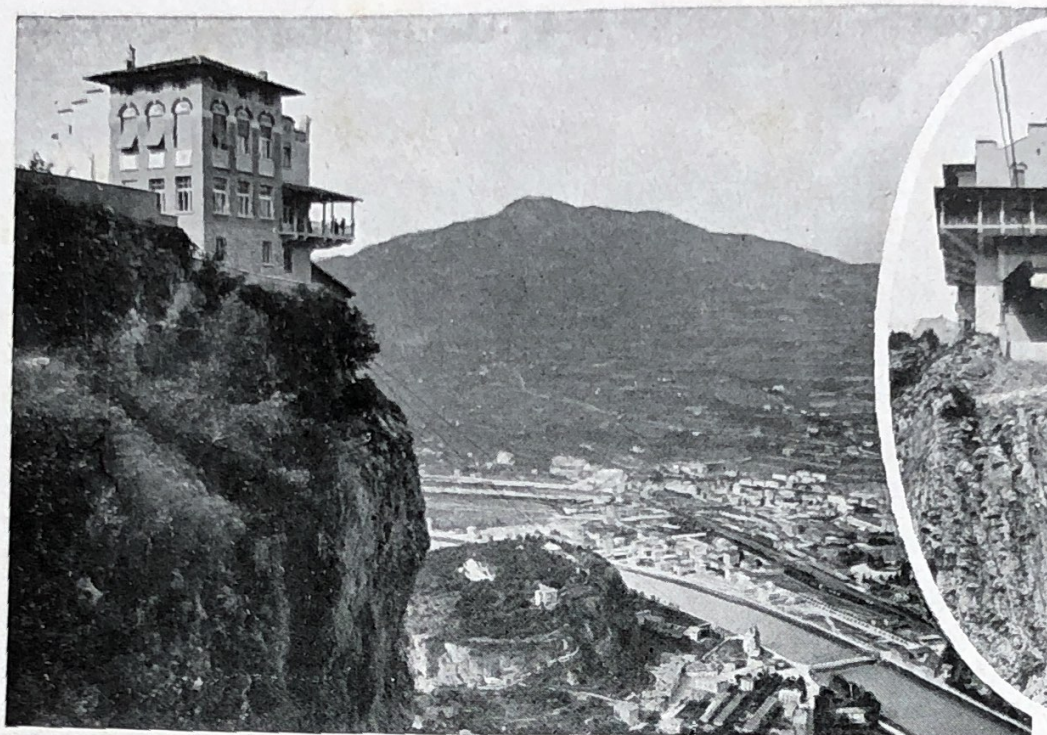
Altri pellegrini, che una grazia da implorare o un voto da assolvere costringe ad andare a piedi, si trascinano fino al Santuario dopo diecine e diecine di chilometri di marcia.

Giunti sul colle ed assolti i loro doveri religiosi, i pellegrini si disperdono su per i campi e sulle pendici del promontorio, mentre un nugolo di rivenditori, con le loro piccole botteghe ambulanti, e di ciarlatani, di « imbonitori », di mendicanti, solleva un brusio infernale in cui si mischiano inviti allettanti, invocazioni pietose, canti melanconici.

Là è il venditore di *càlia* (ceci abbrustoliti) che magnifica la bontà della sua merce, qui è il norcino che espone le succulente carni del grasso maiale, proprio allora e sul posto ucciso e pelato, più in là è il mendicante che trascina le sue membra deformi sulla nuda terra, muovendo insieme la pietà e il ribrezzo, e laggiù, al ritmo di un tamburello, le coppie intrecciano le danze villerecce.

Sui luoghi dove, venti secoli fa, si celebravano le feste di Cerere e Apollo oggi si espande, con immutata giocondità, l'esuberante anima siciliana!

PASQUALINO JANNELLI.

Dobbiamo le fotografie, appositamente eseguite per questo articolo, alla cortesia del sig. Vincenzo Saya, fotografo, di Castroreale (Messina).

LA NUOVA FILOVIA TRENTO-SARDAGNA

Recentemente è stata inaugurata una ardita filovia che congiunge Trento con Sardagna (m. 603) sulle pendici del Bondone, centro di escursioni estive e di diporti invernali. La filovia comprende una sola campata di 1096 m. con un dislivello di 385 m. e pendenza dal 22 al 66‰. I vagoncini, capaci di 16 persone, compiono il tragitto in 10 minuti. *In alto:* la graziosa stazione di Sardagna, che domina la vallata dell'Adige da uno strapiombo di oltre 70 m. *In basso, a sinistra:* il vagoncino parte dalla stazione di Trento; *al centro:* durante il viaggio; *a destra:* la passerella ferroviaria e l'Adigetto che traversa la città di Trento con sullo sfondo la stazione d'arrivo della funivia.

LE INIZIATIVE DELL' E. N. I. T.

160 medici stranieri partecipano al viaggio di studio Nord-Sud.

Lo scorso anno l'E.N.I.T. inaugurò la serie dei *Viaggi di studio per medici stranieri alle stazioni di cura italiana*, chiamati *Nord-Sud* perchè i loro itinerari seguono in linea di massima la direzione da settentrione a mezzogiorno.

L'iniziativa di tali viaggi fu assunta in seguito alla felicissima riuscita dei *Viaggi di istruzione per i medici italiani alle stazioni idrominerali* (V.I.M.) che pure si tengono ogni anno dal 1922.

Scopo di essi – come qui fu già esposto – è di dare ai medici la possibilità di prendere una diretta conoscenza dei luoghi di cura nostrani, ottenendone in tal guisa la massima divulgazione e la propaganda precisamente tra quelle persone cui spetta di inviare ad esse i malati, ad alimentarne cioè la frequentazione.

Le due serie di viaggi hanno un « impianto » tecnico e logistico identico, ne varia invece la destinazione. I V.I.M. comprendono sopra tutto le stazioni idrominerali, appunto perchè tra i medici nostri esse non sono note con la estensione che sarebbe desiderabile; perciò vengono visitate tutte quelle, grandi e piccole, le cui condizioni, nei riguardi della cura e del soggiorno, presentano per il medico italiano un interesse pratico. Ai medici stranieri importano invece solamente le stazioni di cura principali, giacchè coloro che possono venire inviati per cura in Italia dall'Estero appartengono per definizione a classi facoltose, le quali dunque frequentano solo quelle località ove trovano il massimo del *comfort*, gli agi e le attrattive maggiori. Ed è naturale che le visite vengano estese, oltre che alle stazioni idrominerali, anche alle climatiche e balnearie, perchè di queste pure conviene diffondere fra i medici stranieri una conoscenza che invece gli italiani già posseggono.

Al primo *Nord-Sud*, svoltosi nel 1924 dal 18 settembre al 3 ottobre, con inizio a Milano e fine a Napoli, presero parte 50 medici provenienti da 10 nazioni europee: esso ottenne un successo completo, che fu a suo tempo registrato anche su queste colonne. Il secondo ha avuto luogo quest'anno dal 5 al 21 settembre, con partenza da Milano e termine a Roma.

Da parte dell'E.N.I.T. la preparazione di esso fu lunga e minuziosissima. Riconosciuta l'opportunità – secondo abbiamo detto dianzi – di comprendervi anche le stazioni climatiche e balnearie (nel primo *Nord-Sud*, che fu principalmente un viaggio di prova, vi figuravano solamente i maggiori luoghi di cura termale) nè potendosi d'altronde visitare in una sola volta tutta l'Italia, l'itinerario fu limitato ad una zona che, fra Lombardia e Lazio, includesse un gruppo di località del versante occidentale, per riserbare ai viaggi dei due prossimi anni il versante orientale e quindi il Mezzogiorno. In tal guisa, in un ciclo di tre viaggi annuali, il *Nord-Sud* avrà « coperto » l'intera penisola con la Sicilia.

L'itinerario stabilito per quest'anno fu il seguente: Milano – San Pellegrino – Fonte Bracca – Acqui – Alassio – San Remo – Ospedaletti – Bordighera – Pegli – Nervi – Rapallo – S. Margherita – Portofino – Viareggio – Livorno (Acqua della Salute) – Montecatini – Monsummano – Chianciano – Fiuggi – Roma: in complesso otto stazioni idrominerali e dieci climatico-marine della meravigliosa Riviera Tirrena.

Subito dopo furono presi, in luogo, gli accordi con le località da visitarsi e nel febbraio venne pubblicato il programma, cui fu data una larghissima diffusione. Di esso 18.000 copie, in francese, inglese e tedesco, furono distribuite agli Uffici dell'E.N.I.T., alle Agenzie corrispondenti, alle Società mediche, ai giornali medici. Se ne ebbe così una rapida e vasta divulgazione; basti dire che l'annuncio del viaggio, col programma, fu pubblicato da oltre 200 giornali medici d'ogni paese.

Le iscrizioni non tardarono ad affluire, onde il *Nord-Sud* raccolse l'imponente numero di 160 partecipanti, delle nazioni seguenti: Belgio, Danimarca, Egitto, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Inghilterra, Irlanda, Jugoslavia, Lussemburgo, Memel (città libera), Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Svizzera. I gruppi più numerosi erano rappresentati dai tedeschi, inglesi, svedesi, olandesi e danesi. Una massa così numerosa di aderenti traeva seco non poche difficoltà per l'apprestamento del soggiorno nei differenti luoghi, specialmente in quelli ove la stagione era ancora in pieno, ma ovunque furono superate. Valga per tutti Montecatini che pur avendo un settembre eccezionalmente affollato, riuscì – grazie all'opera illuminata di quella *Pro loco* e della Società degli albergatori – a collocare tutti i medici stranieri nei principali *hôtels*, con un trattamento di primissimo ordine. Viceversa, in altre località la stagione non era ancora incominciata, onde gran parte degli alberghi erano chiusi; anche in esse venne peraltro provveduto con larghezza e signorilità, come per esempio a Nervi, ove dei due grandi alberghi posti a disposizione degli ospiti, uno - l'*Eden* – venne aperto e rimesso temporaneamente in funzione per la circostanza. Devesi aggiungere che la fervida collaborazione di cui l'E.N.I.T. ebbe la prova dappertutto, si è manifestata anche nel campo finanziario; i programmi di ciascuna visita importavano non indifferenti spese, per il soggiorno, le escursioni, ecc., alle quali non avrebbe certamente sopperito per intero la tenue quota globale, in cui era compreso

anche il trasporto ferroviario, versata dai partecipanti al viaggio. Ebbene quasi ovunque furono praticate le più larghe facilitazioni, con una signorilità che dimostra altresì una chiara percezione dell'utile che questi viaggi di propaganda possono arrecare.

La «casa viaggiante» del *Nord-Sud* era costituita da un treno speciale di 5 vetture di prima classe e due bagagliai. La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, perfettamente compresa degli scopi del viaggio e della sua grande importanza nazionale, spiegò ogni premura nell'allestire il treno speciale con materiale veramente eccellente, che offrì agli ospiti le più gradite comodità. Così pure la manutenzione e la marcia del treno furono oggetto da parte di essa di cure assidue, che furono altamente sentite ed apprezzate dai partecipanti al viaggio. Due ottimi treni speciali furono altresì forniti dalla Gestione Governativa delle Ferrovie Vicinali per il tratto Roma-Fiuggi e ritorno. Il percorso totale in ferrovia fu di 1250 chilometri.

Il servizio dei bagagli venne regolato con particolare attenzione: trattavasi di smistare e trasportare quasi ogni giorno dal treno – ove i posti erano assegnati nei compartimenti numerati – agli alberghi, e viceversa, una massa di 300 valigie. La bisogna fu assolta ovunque a mezzo di personale apposito, con celerità ed ordine, per cui non si ebbe mai a lamentare il minimo inconveniente.

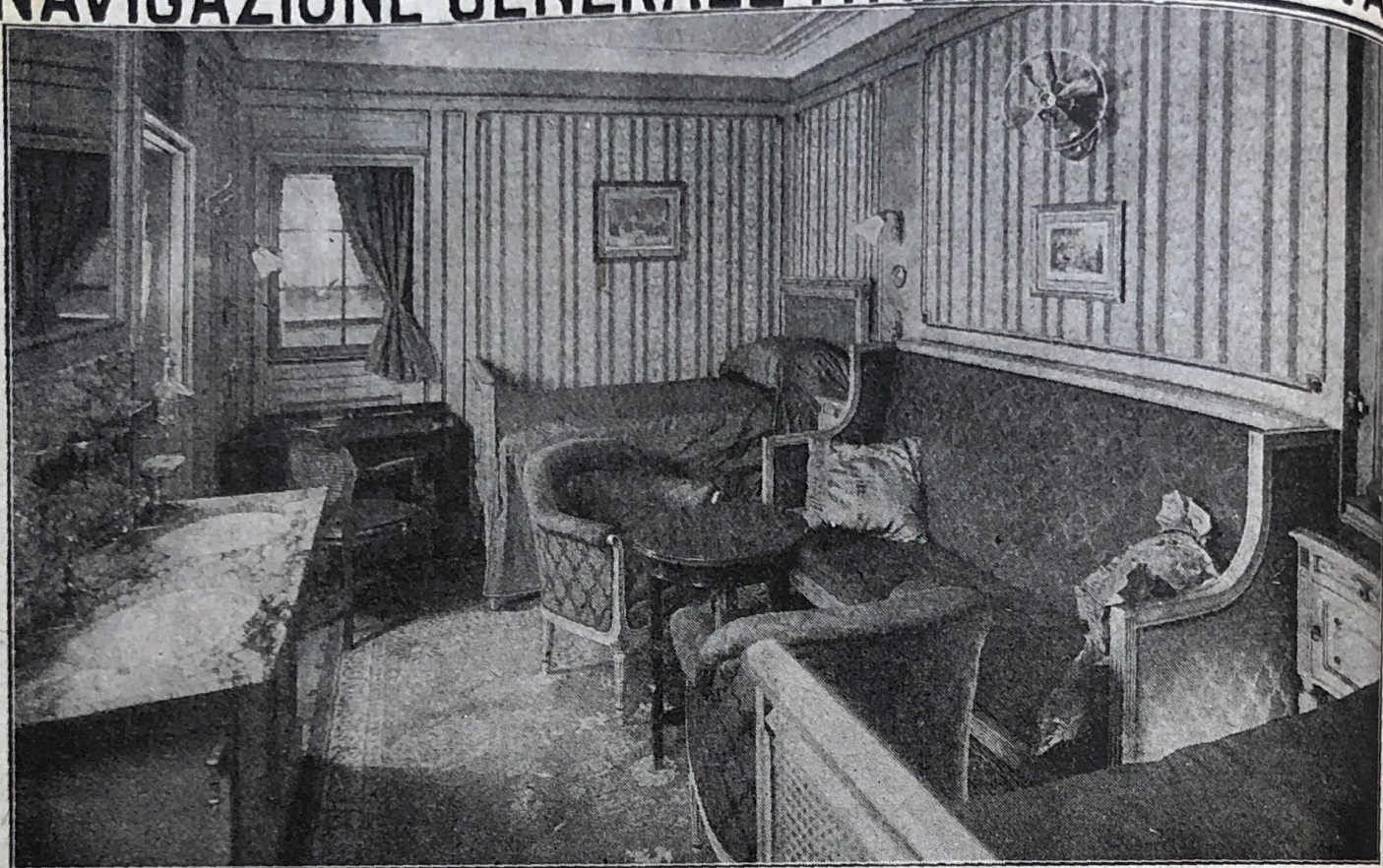
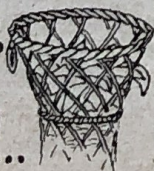
La parte più specialmente tecnica – ch'era lo scopo del viaggio – comprendeva delle conferenze illustrative tenute da medici della località, di cui il testo letterale era distribuito, già stampato a cura dell'E.N.I.T., in francese, inglese, tedesco; ad essa faceva seguito la visita delle località – e per le stazioni termali alle sorgenti ed agli stabilimenti – in modo da darne ai partecipanti al viaggio la visione completa, sia nei riguardi delle cure che del soggiorno. I medici stranieri essendo divisi per gruppi di lingua francese, inglese e tedesca, l'E.N.I.T. aveva provveduto ad assegnare a ciascuno di essi un interprete: il Dott. Comm. Giuseppe Targhetta, di Nizza per il gruppo francese; il Dott. Renato Lusena, di Roma per l'inglese; il Dott. Cav. Antonio Ciurcentaler di Trento, per il tedesco. Dall'opera preziosissima di questi medici, che avendo cortesemente accettato l'incarico lo assolsero con grande intelletto, venne assicurato in modo perfetto, ed a piena soddisfazione di tutti, il... collegamento linguistico delle 18 nazioni con l'estero. Essi invero non si risparmiarono e diedero prova di vera abnegazione, sebbene il compito riuscisse non di rado pesante: basti ricordare, ad esempio, che il gruppo tedesco era composto da un centinaio di medici di 9 nazionalità, per rendersi conto dell'arduo lavoro incombente al Dott. Ciurcentaler, e da lui compiuto con assoluta coscienza e devozione.

La sosta in ciascuna località fu allietata dalle più squisite forme di ospitalità, attraverso le più cordiali premure e le più festose accoglienze, che lasciarono negli ospiti incancellabile ricordo, e costituirono anche per questo rispetto, una simpaticissima cooperazione all'E.N.I.T., di cui veniva in tal guisa felicemente interpretata ed assecondata l'iniziativa.

Nello stesso ordine d'idee è pure da ricordare che alla vigilia della partenza, i partecipanti al *Nord-Sud* quasi al completo furono accolti al T.C.I. e salutati, per esso e per l'E.N.I.T. da L. V. Bertarelli le cui nobili e vibranti parole furono lungamente applaudite: seguì la visita ai varî Uffici e servizi, la quale suscitò in tutti il più profondo interesse. Dal Touring i medici passarono alla Città degli Studi che venne unanimemente ammirata come opera grandiosa e degna delle tradizioni della Metropoli lombarda. Infine furono solennemente ricevuti a Palazzo Marino dal Sindaco, Senatore Prof. Mangiagalli, al quale furono presentati dal Prof. Guido Ruata, Segretario Generale dell'E.N.I.T. e direttore del viaggio; l'illustre Uomo, che è anche clinico eminente, rivolse agli ospiti e colleghi un elevato discorso, accolto da una calorosa ovazione.

Dovremo ora dire delle impressioni riportate dai medici durante il *Nord-Sud*, ma basterà a definirle la frase che il più spesso si udiva da essi: «Noi siamo entusiasti!». E questo avveniva anzitutto per la perfetta organizzazione del viaggio apprestata dall'E.N.I.T., la quale fu ripetute volte dichiarata nettamente superiore a quella dei viaggi consimili che si tengono in altre nazioni. L'entusiasmo era rivolto alle cure idrominerali ch'essi, medici e scienziati di valore, avevano campo di osservare, non disgiunto da una viva sorpresa che certe località nostre fossero pressochè ignote all'Estero; così a Montecatini, ove la visione d'una grande stazione termale, ricca di acque dalle prodigiose virtù terapeutiche, superbamente organizzata negli stabilimenti di cura, dal soggiorno degno delle più celebrate città d'acque straniere, la meraviglia non ebbe davvero limiti; ed a S. Pellegrino che riassume in un ambiente d'elegante modernità i pregi del clima e delle acque minerali, ad Acqui come a Monsummano ove fanghi e grotte affermano una crenoterapia caratteristica, a Livorno ricca di acque svariate, a Chianciano e Fiuggi ove le fonti salutari accusano sorprendenti azioni curative, l'interessamento fu continuo ed unanime. L'entusiasmo si manifestava irrefrenabile lungo le coste del Tirreno, ove le incantevoli località visitate, sulla Riviera di Ponente e di Levante e di Toscana, si offersero a quegli ospiti nostri, scesi per la maggior parte dalle brume del Nord, con tutto il fascino della loro natura, la magìa dei loro colori, la dolcezza dei loro climi. L'entusiasmo, infine, vibrava per questo Paese nostro, a contatto del quale hanno vissuto non brevi giorni osservandone la vita operosa, disciplinata, ordinata, che dovunque si rivelava ad essi in veste ben diversa da quella sotto cui ancor oggi si ama, oltre confine, dipingerlo.

Qualcuno ha scritto che l'importanza di questi viaggi supera l'immediato fine propagandistico loro assegnato, per acquistare un ben più largo valore d'indole politica e nazio-

nale, ed è perfettamente vero. Comunque, a sottolineare la soverchiante importanza assunta dal *Nord-Sud* nel campo medico europeo, poniamo in rilievo, per finire, due fatti alquanto eloquenti: Il *Voyage d'études médicales* (V.E.M.) che si teneva annualmente in Francia, dal 1895, a quelle stazioni idrominerali e climatiche, con grande concorso di medici stranieri e pur esso indetto per la prima metà di settembre, è stato rinviato al 1926 perchè, si dice, vennero meno delle sovvenzioni attese. Lo *Studienreise* tedesco, che pure si teneva annualmente con gran numero di partecipanti alle stazioni di cura della Germania e dei paesi finitimi, egualmente preordinato per il settembre, è stato anch'esso sospeso, per deficienza di iscrizioni.

Non insistiamo... ma non può l'E.N.I.T. trarne qualche motivo d'orgoglio per la sua iniziativa, così trionfalmente condotta, e con esso gli Italiani che l'hanno compresa ed apprezzata ?

VITA DEL TOURING

I difetti dei Soci del Touring.

Ormai l'esperienza ci ha ammaestrati. I Soci del Touring possiedono (non tutti, molti però) alcuni difetti che ci pare di poter così qualificare:

PIGRIZIA – Molti non si ricordano che la quota sociale deve essere pagata entro il *15 novembre* dell'anno precedente; e ciò sia per una disposizione dello statuto, sia per un tornaconto personale (chi prima paga, prima riceve le pubblicazioni).

DISORDINE – Molti inviano un vaglia bancario o postale e separatamente la lettera in cui spiegano a quale titolo essi hanno effettuato la rimessa. Ciò è un errore madornale: bisogna *specificare contemporaneamente all'invio del denaro lo scopo cui esso deve servire* (ad esempio: rinnovo quota 1926, abbonamento *Vie d'Italia* 1926, ecc.).

IMPAZIENZA – Quando si annuncia che di una pubblicazione è stata iniziata la distribuzione ai Soci, ricordarsi sempre che questi sono quasi 330.000 e che pertanto non si può accontentare tutti in un momento. Così pure se si comunica un cambio di indirizzo (tassa L. 1) non pretendere che le pubblicazioni già messe in spedizione raggiungano la nuova destinazione (comunicare dunque per tempo i cambi).

TENEBROSITÀ – Quando scrivono al Touring molti Soci amano nascondersi sotto il velo di una semi-anonimia, firmando in modo poco chiaro le lettere, dimenticando l'indicazione del nome proprio o dell'indirizzo. E' tanto facile guarire da questo difetto: basta unire alla lettera od al vaglia il talloncino che sta sulla fascetta o la busta entro cui si ricevono le pubblicazioni. Quel talloncino reca oltre il nome e l'indirizzo anche il numero di tessera, cioè garantisce l'identificazione del Socio nella massa dei nomi simili od identici. (Sapete quanti Soci che si chiamano, ad esempio, Rossi abbiamo al Touring? Ben **1750**. E di questi ben **150** si chiamano Giovanni).

330.000 – 328 – 326 (30 SETTEMBRE) – 324 – 322 (15 SETTEMBRE) – 320.000 – 318 (31 AGOSTO 1925) – 316 – 314 – 312 (15 AGOSTO 1925) – 310.000 (31 LUGLIO 1925) – 308 – 306 – 304 (15 LUGLIO 1925) – 302 – 300.000 (30 GIUGNO 1925) – 298 – 296 – 294 – 292 – 290.000

L'IMPONENTE MARCIA DEI SOCI DEL TOURING VERSO I 350.000. SE OGNI TREDICI SOCI VE NE FOSSE UNO CHE PROCURASSE UN NUOVO SOCIO SAREBBERO SUBITO RAGGIUNTI. ALL'OPERA CONSOCI!

Dopo questi difetti maggiori se ne potrebbero noverare altri minori. Ma... non è il caso di insistere. Tanto più che una specie di indulgenza plenaria è in corso; basta che ciascuno paghi subito (se non è Vitalizio o quinquennale col quinquennio in corso) la quota del 1926 e l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per quell'anno, inviandoci un *assegno bancario* (è la forma più pratica) *allegato* ad una lettera nella quale si spieghi la ragione dell'invio del denaro e sulla quale si appicchi il talloncino che trovasi sulla fascetta o busta con le quali si ricevono le pubblicazioni.

Chi invece dell'assegno bancario usa il vaglia postale, appicchi il talloncino predetto sullo spazio riservato all'indirizzo del mittente; in quello riservato alla corrispondenza specifichi la ragione dell'invio. Si ricordi poi di scrivere *a mano* l'indirizzo della cartolina, *non* servendosi di indirizzi a stampa appiccicati sul vaglia.

Oltre l'ultima trincea.

V'è un'ultima trincea dietro la quale i Soci morosi del Touring sogliono ritrarsi ed è quella scavata dalla loro pigrizia che li fa dire: «Non troviamo mai il tempo per spedire l'assegno o il vaglia ...». Ebbene non sanno essi che in ogni parte d'Italia v'è un Ufficio succursale al quale si possono rivolgere per eseguire il pagamento della quota sociale, degli abbonamenti, ecc.?

Eccone l'elenco aggiornato. Leggetelo e vedrete che ognuno di voi *prima del 15 novembre* si troverà a dover passare dinnanzi ad uno di tali Uffici. Entratevi, dunque, e compite il vostro dovere.

IN ITALIA.

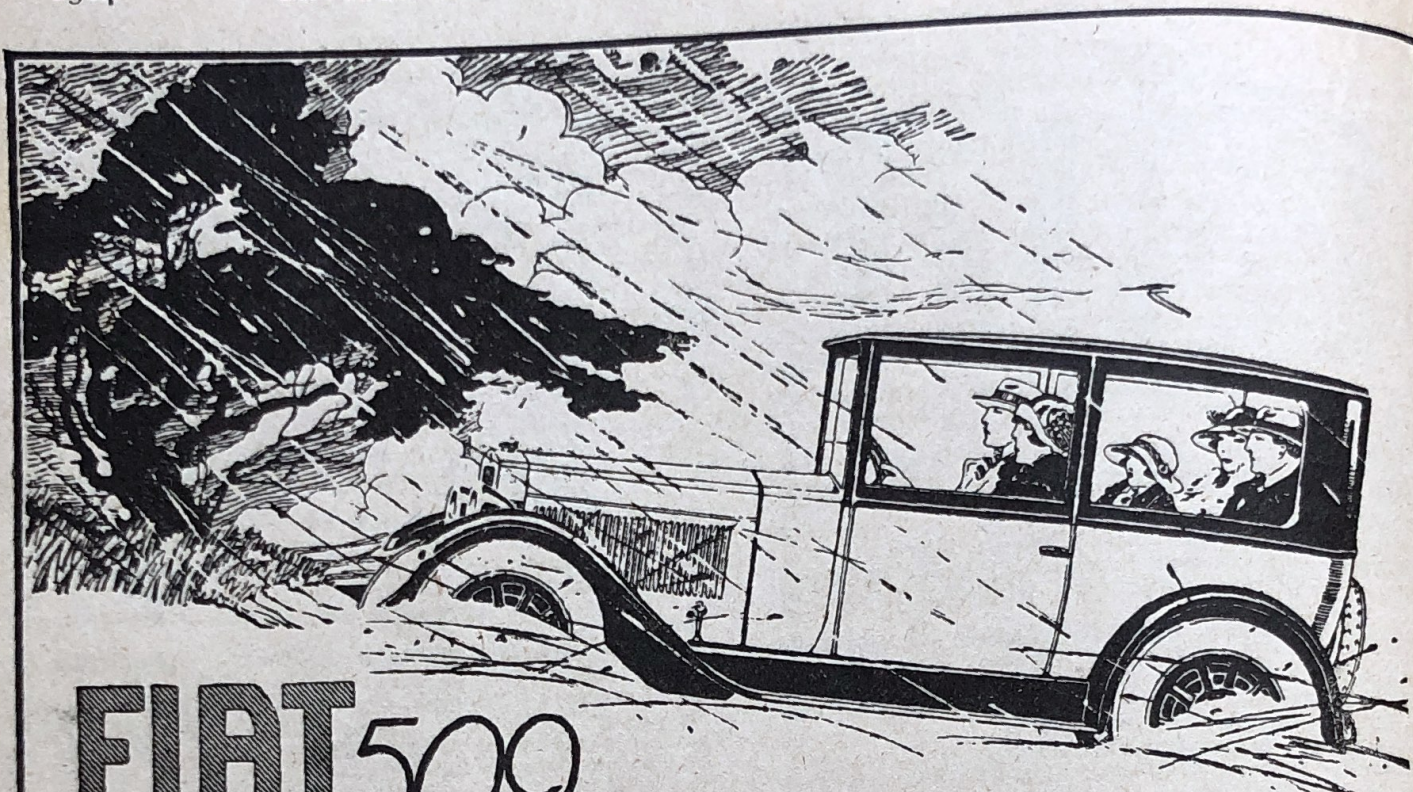
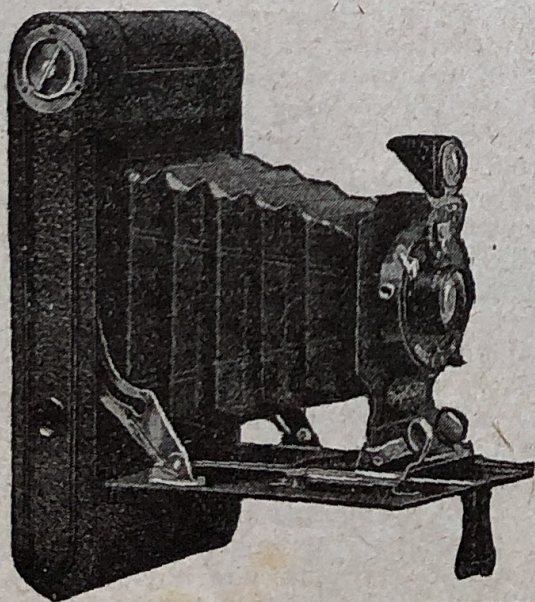
Abbazia – Ufficio Viaggi e Turismo.
Alassio – The Anglo-American Agency & Banck.
Bellagio – Agenzia della Navigazione Generale Italiana.
Bergamo – Ufficio Consolare del Touring Club Italiano, Via T. Tasso, 18.
Biella – Associazione Pro Biella e Biellese, Via Ospedale, 8.
Bologna – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza del Nettuno, 3.
Bolzano – Ufficio Viaggi e Turismo, Corso Vittorio Emanuele, 3 - Auto-Enit, Piazza Walter.
Bordighera – Banca Agricola Italiana.
Brescia. – Agenzia Viaggiatori dell'Impresa Trasporti «Fert», Corso Zanardelli, 52.
Civitavecchia – Banco De Clementi & C., Piazza Plebiscito, 5.
Como – Agenzia della Navigazione Generale Italiana, Lungo Lario.
Cortina d'Ampezzo Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Venezia
Cremona – Agenzia Viaggiatori, Via Solferino, 3-5
Domodossola – Agenzia A. Perlo, Piazzale Stazione.
Firenze – Touring Office, Via de' Conti, 3 - Ufficio Viaggi e Turismo, Via degli Speziali, 2.
Fiume – Ufficio Viaggi e Turismo, Via XXX Ottobre, 3.
Forlì – Cav. Andrea Vassura, Via Giordano Bruno, 8.
Gallarate – Ufficio Indicazioni, Via Manzoni, 2.
Genova – Ufficio Viaggi e Turismo, Via XX Settembre, 237 *rosso*.
Gorizia – Agenzia «Le Lièvre», Corso Vittorio Emanuele III, 9.
La Spezia – Ufficio Consolare, presso la Banca di Credito Regionale Ligure, Piazza Battisti.
Levico – Comitato di Cura «Agenzia Viaggi».
Livorno – Banco di Roma, Via Cairoli, 9.
Merano – Ufficio Auto-Enit, Corso Goethe.
Modena – Agenzia Viaggiatori - Cassa Nazionale Ferrovieri - Palazzo Comunale, Piazza delle Urne.
Montecatini – Agenzia della Navigazione Generale Italiana - Portici della Locanda Maggiore, 3.
Napoli – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Trento e Trieste - Touring Office Gondrand, Calata S. Marco, 4 - Pisa Brothers' Travel Bureau, S. Lucia, 78-80.
Padova – Agenzia di Viaggi Carlo Mezzacapo.
Palermo – Ufficio Viaggi e Turismo, Via Roma, 98.
Parma – Banca Popolare Agricola.
Pavia – Ufficio succ. del T. C. I. presso Ditta Carlo Cipolla, Corso Cavour, 12.
Perugia – Associazione «Pro Umbria», Palazzo Provinciale.
Piacenza – Banca Popolare Piacentina.
Pinerolo – Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini, Piazza Cavour, 4.
Riva sul Garda. – Banca Mutua Popolare, Piazza Garibaldi, 5.
Roma – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Colonna.
San Remo – Ufficio Viaggi e Turismo, Via Vittorio Emanuele, 2.
Siena – Agenzia Rag. Alessandro Tarducci, Via Trieste, 12.
Torino – Ufficio Consolare del T. C. I., Via Roma, 20-22 int. - Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza Castello, 2 (angolo Via Barbaroux).
Torre Pellice – Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini.
Treviso – Cassa di Risparmio della Marca Trevigiana, Via XX Settembre.
Trieste – Ufficio Viaggi e Turismo, Via della Borsa, 2.
Tripoli – Presso Rag. Arrigo Modena, Corso Vittorio Emanuele (Palazzina Gurgi).
Udine – Ufficio Consolare del T. C. I., Piazza Duomo, 1.
Venezia – Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza S. Marco, 49-50.
Verona – Banco Cambio A. Orti, Via Mazzini, 22.
Viareggio – Navigazione Generale Italiana - Ufficio Passeggieri, Galleria Nettuno.

ALL'ESTERO.

Alessandria d'Egitto – Italian State Railways, Rue Chérif Pacha, 30.
Barcellona – Ferrocarriles Italianos del Estado, Rambla Santa Mónica, 3.
Basilea - Chemins de Fer Italiens de l'Etat, Centralbahnstrasse, 17.
Berlino – Italienische Staatsbahnen, Unter den Linden, 47.
Bruxelles – Bureau Officiel Italien de Voyages et de Tourisme, Rue de Loxum, 1.
Bucarest - Bureau de Voyages et Tourisme, Calea Grivitei, 143.
Budapest – Ufficio Viaggi e Turismo, Vigadò - Menotjegyiroda.
Buenos Aires – Ferrocarriles Italianos del Estado, La Valle Esq. Florida.
Cairo – Italian State Railways - Touriste Office, Sharia Kamel, 4.
Ginevra – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Rue du Mont Blanc, 3.
Londra – Italian State Railways - Touriste Office, Waterloo Place, 12 (Regent Street).
Lugano – Ferrovie Italiane dello Stato - Ufficio Viaggi e Turismo, Piazza R. Rezzonico.
Madrid – Ferrocarriles Italianos del Estado - Oficina de Viaje y Turisme, Calle Alcalà, 47.
Monaco di Baviera – Italienische Staatsbahnen - Reisebureau, Maffeistrasse, 14.
New York – Italian State Railways - Tourist Office, Fifth Avenue, 281.
Nizza Marittima – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Avenue de la Victoire, 10.
Parigi – Chemins de fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Rue de Choiseul, 27.
Praga - Ufficio Viaggi e Turismo, Hibernska, 14.
Rio de Janeiro – Caminos de Hierro do Estado de Italia - Oficina de Viagem e Turismo, Avenida Rio Branco, 2, 4, 6.
San Gallo – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Leonhardstrasse, 20.
Tunisi – Ufficio Viaggi e Turismo. Avenue de France, 3.
Vienna – Italienische Staatsbahnen - Reisebureau, Kärntnerring, 6.
Zurigo – Chemins de Fer Italiens de l'Etat - Bureau de Voyages et Tourisme, Bahnhofstrasse, 80.

Gli effetti della propaganda.

Abbiamo ricordato ai Soci in un numero scorso che tra le Guide del Touring esistono due volumi, quello illustrante la *Sardegna* e quello illustrante la *Sicilia*, i cui prezzi di vendita non hanno seguìto la svalutazione della moneta rimanendo a cifre tanto modeste da non credersi. Ebbene, è bastato questo annuncio perchè quasi tutta la piccola scorta di magazzino che possedevamo sia stata accaparrata da Soci previdenti che, non avendo ricevuto a suo tempo gratuitamente (giacchè nel 1918-19 non facevano ancora parte della nostra famiglia) quei due volumi della Guida desiderano assicurarseli fintanto che ve ne sono delle copie.

Ora dobbiamo aggiungere che fra poco la edizione sarà esaurita e dobbiamo anche avvertire che una nuova edizione non potrà essere subito approntata giacchè il lavoro di rifacimento delle Guide che grava sulle nostre spalle è divenuto ormai imponente; e dobbiamo pure preavvertire che il prezzo della nuova edizione, pur rappresentando come sempre la pura spesa di costo, non potrà certo essere quello irrisorio d'oggi. Dunque, a buon intenditor.... I Soci previdenti si assicurino le due opere: «Sardegna» è un volume rilegato di 283 pagine, con una ventina di carte e piante ed è posto in vendita ai Soci al prezzo di L. 4; e «Sicilia» ha 478 pagine, più 30 carte e piante e, rilegato, costa pei Soci L. 6. Per la spesa di spedizione raccomandata rispettivamente L. 1,50 e L. 2 (Estero L. 2,50 e L. 3).

L'anno francescano.

Non è stato ancora ben definito il programma delle cerimonie in onore del serafico Santo che faranno convergere verso la pianura umbra e particolarmente la terra che gli diede i natali e lo raccolse morente, migliaia e migliaia di pellegrini d'ogni parte del mondo. Sembra che esse dovranno svolgersi fra il maggio del 1926 ed il maggio dell'anno successivo in modo che il giorno anniversario della morte di S. Francesco (4 ottobre) venga a cadere a un dipresso a metà dell'anno francescano.

I pellegrini però si sono spinti fin da questo anno numerosissimi verso la mistica città umbra. Moltissimi di coloro che d'Italia e dall'estero raggiunsero Roma per celebrare l'Anno Santo salirono anche « il colle eletto del Beato Ubaldo » visitando le basiliche e i santuari che numerosi ricordano il fervore dei primi secoli di predicazione francescana.

In quell'occasione assistemmo ad uno spettacolo davvero confortante: il nostro volumetto rosso, il secondo della *Guida dell'Italia Centrale*, era nelle mani di molti visitatori, ed ognuno di questi procedeva spedito di monumento in monumento evitando perdite di tempo e i pericolosi lacci tesi da ciceroni o da improvvisati maestri.

Noi vorremmo che tutti coloro i quali prenderanno parte ai pellegrinaggi francescani potessero godere del viatico della nostra Guida; ma, ahimè, chi non era Socio nel 1922 non l'ebbe in dono ed oggi abbiamo disponibili del volume solo qualche migliaio di copie. Ciò che possiamo dunque fare è di consigliare tutti i nostri Soci che non possiedano questo volume della Guida di farne acquisto. Si tratta di una somma ben piccola se si pensa che con 8 lire i Soci possono acquistare un volume di 420 pagine, con 5 carte geografiche, 5 piante di città e 15 piante di edifici; volume che contiene non solo la descrizione di Assisi e dintorni ma anche quella di tre altre città non meno interessanti dal punto di vista turistico: Perugia, Siena, Firenze. (Per le spese di spedizione raccomandata aggiungere L. 1,50, estero L. 2,50).

Ai benemeriti del IV Campeggio.

Finito il Campeggio in Val Fiorentina con quell'esito lusinghiero che fu da tutti riconosciuto, la Presidenza e il Consiglio Direttivo non possono non rivolgere un pensiero riconoscente e una parola di ringraziamento a tutti quegli Enti e quelle gentili persone che hanno cooperato a tale felice riuscita della bella manifestazione.

L'Autorità Militare fu, come di consueto, valida cooperatrice, ben comprendendo gli scopi patriottici che il nostro Sodalizio si era anche questa volta prefissi. Abbiamo avuto dal Ministero della Guerra la concessione di un reparto di alpini per coadiuvare la Direzione nell'impianto e nello smontaggio del campo; si svolsero poi molto felicemente, per amichevoli accordi, le pratiche per evitare che le esercitazioni di tiro dell'artiglieria che dovevano aver luogo tra il Pelmo e il Nuvolau, impedissero il buon andamento del Campeggio: la nostra gratitudine va perciò espressa a S. E. il Sottosegretario di Stato alla Guerra Gen. Cavallero, a S. E. il Ten. Gen. Gr. Uff. Conte Ugo Sani, Comandante il 4° Corpo d'Armata, al suo Capo di S. M. Col. Scala, al Gen. di Brigata G. Pezzana, Comandante il 3° Raggruppamento Alpino, al Col. F. A. di Collobiano, Comandante il 2° Reggimento Artiglieria da Montagna, al Col. Crova, Comandante il Deposito del VII Alpini, al Maggiore Dalla Motta che dirigeva le esercitazioni di tiro e al Ten. Giuseppe Giovanelli che comandava gli alpini adibiti ai lavori del Campeggio.

Un ringraziamento dobbiamo pure a S. E. il Generale Cattaneo, Comandante del Corpo d'Armata di Milano per altra valida cooperazione.

La «Montecatini», Società Generale per l'Industria Mineraria ed Agricola, con sede in Milano, che gestisce le miniere di pirite in Agordo, diede, in varie guise, il suo validissimo appoggio.

Citiamo poi la Direzione Generale delle FF. SS. che concesse le riduzioni di viaggio ai congressisti, seguita in ciò dalla Società Anonima Industriale Ferroviaria, consociata della « Montecatini », che gestisce la Ferrovia elettrica Bribano-Agordo e che fece, dobbiamo dirlo, un servizio veramente inappuntabile. E poichè parliamo di trasporti, dobbiamo nominare oltre alla Sezione Movimento della Direzione Compartimentale di Venezia e alla Ditta Giov. Buzzatti e Fratelli di Bribano, che eseguisce con mirabile organizzazione quasi tutti i servizi di autotrasporti nella Val Cordevole, il nostro benemerito Cav. Uff. Romeo Fossati che diresse come di consueto i trasporti.

Un ringraziamento particolare al Sindaco di Selva, signor Giuseppe De Pin, alla Giunta Comunale e alla popolazione di tutta la valle che accolse i campeggianti con schietta simpatia rendendo loro, con tante piccole e grandi cortesie, più ameno il soggiorno.

Per le Autorità locali si ebbe al Campeggio la visita gradita del Comm. Bartolomeo De Col Tana in rappresentanza del Prefetto di Belluno, e del Dott. Francesco Dal Fabbro, Segretario Capo della Provincia.

Concorsero alla buona riuscita anche alcune Ditte come la S. G. Minimax di Genova che prestò gli estintori per la sicurezza del Campeggio contro il fuoco, la Ditta Felice Bisleri & C. (Milano, Via Savona, 16) che mise a disposizione dei partecipanti un centinaio di flaconcini di Ferro China, la S. A. Fratelli Branca (Milano, Via Broletto, 35) con una cassa di liquori, la S. A. Bertelli & C. (Milano, Via P. Frisi, 26) con 500 scatole di Sapol in fogli, la S. A. Fratelli Ramazzotti (Milano, Via L. Canonica, 86), con due casse di flaconcini del rinomato Amaro Felsina.

Dobbiamo ringraziare, per la valida cooperazione, la stampa e i giornalisti. Al Campeggio arrivavano gratuitamente una trentina

di giornali e riviste. I seguenti giornali avevano mandato un loro inviato speciale: La *Gazzetta di Venezia*, la *Stampa* e il *Momento* di Torino, il *Giornale d'Italia*, il *Messaggero* e il *Corriere d'Italia* di Roma, il *Sole* di Milano.

Per i servizi al Campeggio stesso esprimiamo qui la nostra riconoscenza al fotografo ufficiale signor Achille Flecchia di Milano, al signor Stefano Taccani della Commissione Logistica che anche quest'anno si assunse la gestione del Caffè (*Caffè Fiorentina* lo aveva battezzato) e al parrucchiere Mario Mantovani di Milano, che fu anche collaboratore entusiasta dei logisti.

Nè possiamo dimenticare la squisita cortesia della Soc. Industrie Radio di Torino che non solo mandò due apparecchi radiotelefonici, ma anche uno dei dirigenti della Società, il signor Vittorio Simbolotti, per curare il funzionamento degli apparecchi.

Che diremo infine della nostra magnifica Commissione Logistica? Possiamo ben affermare che il Campeggio del Touring ha acquistato l'attuale fama appunto perchè abbiamo la fortuna di trovarci al fianco una schiera di uomini generosi che da anni sono instancabilmente sulla breccia a dare il loro tributo di lavoro e di esperienza con la sola soddisfazione di veder fiorire e trionfare il grande Sodalizio. Additiamo quindi alla riconoscenza dei campeggianti e di tutti i nostri Soci il benemerito Cav. G. B. Zanocco, Direttore della Commissione Logistica, e subito accanto a lui l'instancabile Arturo Ghirardi e tutti gli altri: Francesco Polastri, Guido Ambrosiani, Leone Radice, Dante Antonioli, Giuseppe Polastri, Adamo Maggi, che furono aiutati quest'anno dalla signora Chiara Miracoli e dai signori Piero De Mattei e Alberto Monti.

A tutti il Consiglio Direttivo è lieto di porgere qui i ringraziamenti più cordiali e più fervidi. Ma vuole anche segnalare ai Soci la parte avuta nella riuscita della manifestazione dal proprio funzionario incaricato di preparare e dirigere il Campeggio; il prof. Ervino Pocar fu, anche questa volta, infaticabile e previdente organizzatore, energico e pur garbato direttore, fervido animatore della non facile impresa.

Le speculazioni dei Soci del Touring.

V'è stato un Socio che ci ha scritto che gli sembrava di truffare il Touring inviando nuove iscrizioni di Soci per il 1925. Egli diceva: questo nuovo Socio, che si iscrive negli ultimi mesi dell'anno, che solo ora cioè si accorge dell'esistenza del Touring, riceve ugualmente la *Guida di Roma*, gli otto fogli dell'*Atlante Stradale* e si appresta a ricevere l'*Annuario Generale* con 10 miserrime lirette. Ma, diciamo noi, se è vero che questi doni che il Touring fa nel 1925 a tutti i propri Soci sono talmente cospicui da far pensare che le 10 lire di quota non ripaghino quasi delle spese di carta, è pur vero che la forza del Touring sta nel numero dei proprî associati. Noi vogliamo arrivare, prima che l'anno finisca, a cifre ancor più alte di quelle che possiamo ora numerare, sicchè ogni propaganda svolta dai nostri Soci in tal senso sarà dal Touring bene accetta.

Chi si fa ora Socio per il 1926 deve dunque versare anche la quota del 1925 avendo in tal modo diritto al volume *Roma* ed agli otto fogli del VI fascicolo dell'*Atlante Stradale*. La cifra, lo ricordiamo, è di L. 2+10,10+10, cioè L. 22,10 alle quali debbono aggiungersi L. 16,20 per l'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1926; in totale L. 38,30, che serviranno a riempire una mezza biblioteca, a ricevere dei chilogrammi di doni dal Touring!

Il Touring e l'emigrazione.

Mentre le leggi restrittive di molti Stati o le condizioni economiche dei mercati di altri precludono allo sbocco della nostra emigrazione un numero sempre maggiore di vie, ecco che altre possono aprirsi verso regioni fino ad oggi scarsamente visitate dagli italiani. Tutto sta ad ottenere intorno ad esse informazioni recenti e serie. Quando ne compaiono il pubblico le divora. Ne abbiamo avuto un esempio noi stessi ricevendo molte e molte richieste di informazioni e chiarimenti in seguito alla pubblicazione di un articolo apparso nel fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*. In esso un distinto missionario salesiano, che da anni risiede nell'America Centrale, esamina rapidamente le possibilità di sbocco verso quelle terre della nostra mano d'opera e di professionisti italiani. La competenza dello studioso missionario e la autorevolezza della Rivista hanno fatto sì che molte persone desiderose di impiegare la propria mente o le proprie braccia in America potessero orientare in modo concreto le loro aspirazioni.

Questo particolare dice il carattere pratico della nostra Rivista e l'interesse che un italiano può avere ad abbonarsi al periodico [1], il quale contiene notizie intorno a tutte le regioni dell'America Meridionale e Centrale verso le quali si dirige o può dirigersi l'emigrante. Il fascicolo di ottobre, a lato di molti articoli riccamente illustrati, contiene una preziosa raccolta di tutte le disposizioni in vigore per le comunicazioni postali e telegrafiche fra l'Italia ed i Paesi dell'America Latina, anche i minori, ed i possedimenti.

Il servizio trittici del T. C. I.

Poichè molti Soci ce ne richiedono notizia pubblichiamo un riassunto delle norme che regolano questo importante servizio del Touring.

Gli Automobilisti Soci del Touring che intendono recarsi temporaneamente all'Estero con la loro automobile, possono ottenere dal T. C. I. i trittici o i «Carnets de passages en douane» che evitano il deposito del dazio alla dogana di confine.

(1) L'abbonamento annuo per i Soci del Touring è di L. 30,20. Numero di saggio L. 3.

Il trittico serve per chi si reca dall'Italia ad *un solo Paese estero*; il «Carnet de passages en douane» vale per coloro che dall'Italia si recano *in più Stati*.

Il servizio trittici e carnets è fatto in due modi:

a) Col deposito dell'ammontare del dazio in denaro od in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, alla Sede del T. C. I. (MILANO - Corso Italia, 10) o agli Uffici seguenti del Touring: TORINO - Corso Roma, 20-22; GENOVA - Via XX Settembre, 237 (rosso); ROMA - Piazza Colonna; TRIESTE - Via della Borsa, 2; FIRENZE - Via dei Conti, 3, presso il Touring Office Gondrand - *Il trittico in questo caso costa L. 10*;

b) Senza il deposito, il quale viene sostituito con una assicurazione. Grazie ad un recente accordo, ben trecento Uffici delle *Assicurazioni Generali Venezia* sparsi in tutta Italia che hanno delegato al servizio la Società Anonima Infortuni, ricevono le domande dei trittici. Il premio è del 2 ‰ sulla somma assicurata con un minimo di *L. 25*, più le tasse e le altre spese. In questa forma il costo del trittico, per le maggiori operazioni amministrative è di *L. 60*.

Per maggiori informazioni rivolgersi agli Uffici del Touring e delle Assicurazioni Generali Venezia.

Lenti saccheggi.

Se ognuno dei 330.000 Soci del Touring ci scrivesse una lettera chiedendo una qualsiasi risposta, il Sodalizio dovrebbe in un anno, per pura spesa postale, sborsare 198.000 lire. A questa enorme somma si aggiunga il costo della redazione della risposta, della sua scritturazione a macchina, della messa in spedizione, della carta e della busta, della archiviazione della risposta. Quale sia questo costo non è facile a stabilirsi, ma certo almeno il doppio della spesa postale: altre 400.000 lire...

Ecco perchè la Direzione del T. ha deciso che *non verrà risposto* alle lettere non accompagnate da francobollo da L. 0,60 per l'affrancazione della risposta (Estero L. 1) o da cartolina senza la risposta pagata. Socio avvisato...

Non si fanno spedizioni contro assegno.

Chi desidera acquistare una pubblicazione del Touring deve inviarne l'importo, compresa la spesa per la spedizione raccomandata; non si fanno infatti invii contro assegno. I prezzi delle pubblicazioni sono contenuti nell'*Opuscolo Statuto* (che viene inviato gratuitamente ai Soci ed è in distribuzione nei nostri Uffici Succursali) e sovente pubblicati in Rivista. Beninteso detti prezzi si comunicano a tutti coloro che ne facciano richiesta mediante cartolina con risposta pagata.

Automobilisti, attenzione alle strade di guerra!

Fu più volte accennato in questa Rivista alle condizioni disastrose in cui si trovano le strade fatte al fronte durante la guerra, delle quali parecchie costituiscono comunicazioni di utilità evidente, economica, politica e militare.

Esse sono in stato di abbandono completo.

«La storia di queste strade — scriveva il nostro Presidente nel numero di giugno de *Le Vie d'Italia* in occasione della presentazione della nuova grande Carta Automobilistica del T.C.I. — è un marchio di incapacità organizzativa statale e di slegamento della macchina burocratica. Tutti le volevano conservare: nessuno ha saputo giungere allo scopo».

Anche la magnifica strada da Grigno a Castel Tesino trovasi ora in condizioni di impraticabilità completa. La prima edizione della *Guida delle Tre Venezie* del 1920 la definiva buonissima, ottimamente tracciata, opera di ingegneria e di guerra fra le più notevoli del nostro Genio Militare.

Ecco quanto ci scrive ora in proposito un egregio nostro Socio:

«Giorni sono ho fatto un giro in automo- «bile nel nostro incantevole Trentino e nel «ritorno, discendendo da Col Broccon, passai «per Castel Tesino. Qui ho preso la strada «che conduce a Grigno, segnata sul foglio «N. 6 dell'*Atlante Stradale*.

«Non lo avessi mai fatto! Ancora adesso «mentre scrivo ne ho l'animo impressio- «nato.

«Quel lungo tratto di strada che si svolge «a mezza costa con innumerevoli strettissime «svolte, ha una massicciata così in disordine, «che sarebbe stato impossibile percorrerlo in «salita anzichè in discesa.

«Ma, pur lasciando da parte questo grave «inconveniente, ho trovato in moltissimi «punti il piano viabile invaso da frane, sì

BOTTIGLIE E APPARECCHI
MAGONDEAUX
ACETILENE DISCIOLTO
PER ILLUMINAZIONE
DI AUTOVEICOLI, MOTOSCAFI
MOTOCICLI E PER APPLICAZIONI INDUSTRIALI
chiedere listini ed istruzioni alla
Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" MILANO
VIA VIVAIO, 8 - TELEF. 20-957

«che a mala pena si è potuto passare rasen«tando l'orlo del precipizio. Non dico poi dei «manufatti! Molti sono in grave disordine, «ed altri in vero sfacelo. E' stato per pura «avvedutezza di mio figlio che guidava se si «è schivato un grande foro aperto sul vôlto «di un ponte. Guai se una ruota della mac«china vi fosse entrata; il ribaltamento a «valle sarebbe stato inevitabile. Voltare l'au«tomobile per ritornare era impossibile; così «preferii, con mille stenti e con l'animo con«tinuamente in apprensione, proseguire sino «a Grigno, dove arrivammo finalmente con «un tal senso di sollievo, che lascio imma«ginare a cotesta Spett. Direzione. Se poi «fosse stato di notte forse non sarei più qui «a scrivere questa mia».

Il Socio che ci scrive chiude il racconto della sua odissea con una quantità di domande, tutte fondatissime e sconcertanti per la loro perentorietà. Per esempio: è permesso lasciar libero il transito a strade in tale condizione di mancata manutenzione da renderle addirittura pericolose per chi vi transita? Domanda che previene l'obiezione della mancanza di mezzi per riparare le strade: poichè, se questo non si può fare, almeno si provveda a impedire che le automobili possano avventurarvisi.

Noi confidiamo che l'opinione pubblica, giustamente allarmata da tali condizioni di fatto, possa influire energicamente in favore di un regime di maggiore avvedutezza nel segnalare le strade praticabili, e specialmente in favore di una doverosa intensificazione nei lavori di riattamento delle strade, in proporzione alla loro importanza.

Targa benefica e patriottica per automobili.

E' stata messa in commercio da due opere benefiche fraternamente riunite (l'*Associazione Orfani di Guerra*, di Padre Semeria e Don Minozzi e la *Cesare Beccaria*) una targa nazionale, di invenzione e di fabbrica, col suo bravo S. Cristoforo (il protettore ormai tradizionale dell'auto), inquadrato con eleganza in una larga cornice smaltata. Italico anche il motto, il famoso grido di Cesare allo spaurito nocchiero, leggermente modificato. *Quid times! Christum vehis*, «perchè temere! Tu porti il Cristo». Tutto questo, associato ad un'opera di carità, è il migliore augurio e il miglior usbergo per tutti, credenti o no. Il prezzo è di L. 50; la diffusione più larga della nuova targa, ammirata dal Papa, gradita ai Reali d'Italia, può essere anche maggiormente intensificata dai fabbricanti di auto o di carrozzerie, dagli agenti e rappresentanti, dai tenitori di garages.

Rivolgersi alla Sede delle Opere Riunite, Via S. Barnaba N. 38, Milano (14).

Giustizia automobilistica.

E' il titolo di una nuova Rivista mensile, che esce dall'agosto scorso, a cura dell'Ufficio di Consulenza dell'A. C. d'Italia, e che si ripromette di facilitare e curare la conoscenza dei principî giuridici nei loro rapporti coll'attività automobilistica.

Riviste del genere mancavano completamente in Italia e bene ha fatto l'Ufficio di Consulenza dell'A. C. I. a farsi iniziatore di un periodico sul quale si potranno liberamente dibattere tutte le questioni inerenti all'automobilismo e dove si potranno esporre e vagliare con una critica onesta, le proposte di logiche innovazioni e riforme alle disposizioni legislative che, nei riguardi dell'automobilismo, sono piuttosto frutto di incomprensione che di un attento esame della materia.

Una parte non piccola di questa nuova Rivista è dedicata alla giurisprudenza automobilistica ed in essa trovano posto molte sentenze interessanti, pronunciate da varî Pretori, specialmente in materia di rottura di filo delle targhe, d'uso di claxon, di eccesso di velocità, ecc.

Per salvare la più bella strada del mondo.

Si suole definire come «la più bella strada del mondo» (anche se i paragoni sono odiosi ed i giudizi assoluti pericolosi) quella che da Vietri sul Mare, presso Salerno, corre lungo la costa Amalfitana, toccando Maiori, Minori, Atrani, Amalfi, Positano e poi tagliando alla base la penisola Sorrentina scende nel Piano di Sorrento, tocca Meta e lungo la riviera del Golfo di Napoli per Vico Equense raggiunge Castellammare di Stabia. Non è certo facile immaginare un percorso più interessante, sia dal punto di vista paesistico, come artistico e più emozionante per gli ardimenti felicemente attuati dai tecnici che costruirono quella mirabile opera d'arte.

Ma, ahimè, a tanto splendore di natura, a tanta abilità tecnica dei nostri padri e nonni fa riscontro la più vergognosa incuria di coloro cui oggi spetta la conservazione di quella strada. Essa, crediamo, potrebbe essere dichiarata per intero una bellezza naturale degna d'essere protetta dalla legge del 1922, ma se a poco a poco si farà sì che non sia possibile avventurarsi per quella strada, a che varrebbe la protezione?

Lo stato del fondo stradale è buono; la strada è in gran parte scavata nella viva roccia, gli attraversamenti di paesi non sono numerosissimi; ma con tutto questo per effetto evidentemente di pessima manutenzione lo stato della strada è, in alcuni punti, orribile e, sempre, più che mediocre. Vi sono buche d'una profondità... abissale, polvere in quantità enorme durante l'estate e fango insidiosissimo (poichè riempie le buche) d'inverno. Le biciclette non possono transitare;

le automobili rompon le balestre con la stessa facilità con cui si può forare una gomma. Unico mezzo di trasporto la carrozzella, che per la diamantina durezza delle molle riesce a traballare senza sfasciarsi, mentre la destrezza del cocchiere consente con qualche successo il pilotaggio fra le buche.

Stradini non se ne vedono: o meglio ne vedemmo un giorno uno sul tratto fra Positano ed Amalfi (là dove la strada è tagliata nella roccia che cade a picco sul mare), il quale grattava il modesto muretto di riparo per trarne delle pietre al fine di riempire le buche della strada!

Non parliamo poi dell'arrivo a Castellammare. Qui le buche sono così frequenti e profonde che — unica àncora di salvezza — tutti (automobili, vetture, pedoni) infilano le rotaie del tram elettrico che corre in sede propria ma a fianco della strada. Agli altri pericoli s'aggiunge quello di un investimento.

Fin quando dovrà durare un simile stato di cose? E' stato nominato dal Governo un Alto Commissario per la Provincia di Napoli. A lui segnaliamo la cosa e lo invitiamo a voler compiere in automobile quel percorso: si può essere certi che, al ritorno, se non le balestre della macchina, certo le ossa della sua persona saranno rotte. Se non vi si porrà riparo fra qualche anno la più bella strada del mondo sarà divenuta per davvero la più brutta, senza timore di smentite.

Se si pensi quale traffico turistico potrebbe svilupparsi su quella strada, qualora fosse bene mantenuta, c'è da vergognarsi. Chi ha percorso la strada delle Dolomiti in uno di quei comodi torpedoni aperti che l'*Atesina* vi mantiene in funzione, pensa alla delizia di un viaggio compiuto in eguali condizioni lungo l'itinerario dei due golfi, oggi percorso da carrozzoni automobili chiusi, pesantissimi, traballanti, i cui orari si preoccupano unicamente degli interessi dei buoni villici che vanno al mercato. Sapete quanto tempo occorre per recarsi con l'auto-reclusorio da Meta (stazione della ferrovia Castellammare-Sorrento) ad Amalfi, con un percorso di 29 chilometri? Ben 4 ore e venti minuti con una velocità media di poco più di 6 chilometri all'ora! E v'è una sola corsa al giorno, che parte alle 18 e quindi compie gran parte del magnifico tragitto in piena oscurità. Più turistici di così...

l. r.

Da Capri ad Anacapri.

Lamentavamo nel fascicolo di settembre de *Le Vie d'Italia* (pag. 1079) la incredibile ingordigia dei vetturini dell'isola di Capri, i quali richiedono somme enormi per trasportare i forestieri da Capri ad Anacapri. L'ingordigia ci è confermata da una lettera del Sindaco di Anacapri il quale ci dà però anche notizia della avvenuta istituzione di un servizio pubblico automobilistico su quel percorso (uguale notizia ci comunica anche il Sottoprefetto di Castellammare di Stabia). L'auto parte ogni ora in coincidenza con gli arrivi del convoglio della funicolare alla stazione superiore di Capri. Il prezzo è di L. 3 da Capri ad Anacapri e L. 2,50 in discesa. Si spera di istituire dei biglietti cumulativi con la funicolare. Intanto i turisti sono avvertiti e potranno fare a meno degli esosissimi vetturini. (Così fosse possibile ovunque poter ricorrere a questi persuasivi mezzi di calmieramento!).

Concessione del servizio telefonico ad uso pubblico all'industria privata.

Dal 1° luglio u. s., gli impianti telefonici urbani dello Stato ed alcuni impianti interurbani ad uso pubblico, sono stati ceduti, in proprietà ed esercizio, all'industria privata.

Delle cinque zone, in cui sono stati ripartiti gli impianti telefonici urbani, la prima: *Piemonte e Lombardia*, comprendente le provincie di: Alessandria, Cuneo, Novara, Torino, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Pavia, Sondrio e Milano, è stata concessa alla *Società Telefonica Piemontese* (Società Telefonica Interregionale Piemontese e Lombarda), con sede in Torino.

La seconda zona: *Tre Venezie, Fiume e Zara*, comprendente le provincie di: Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza, Pola, Trento, Trieste, Fiume e Zara; alla *Società Telefonica delle Venezie*, con sede in Venezia.

La terza zona: *Emilia, Marche, Umbria* (meno il circondario di Orvieto), *Abruzzi e Molise* comprendente le provincie di: Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Ancona, Ascoli Piceno, Macerata, Pesaro e Urbino, Perugia (meno Orvieto), Aquila, Chieti, Teramo e Campobasso; alla *Società Telefoni Italia Medio-Orientale*, con sede in Roma.

La quarta zona: *Liguria, Toscana, Lazio, circondario di Orvieto, Sardegna*, comprendente le provincie di: Imperia, Genova, Spezia, Massa, Lucca, Livorno, Pisa, Firenze, Arezzo, Siena, Grosseto, Roma, Cagliari, Sassari ed il circondario di Orvieto; alla *Società Telefonica Tirrena*, con sede in Livorno.

E la quinta zona, infine: *Italia Meridionale e Sicilia*, comprendente le provincie di: Avellino, Benevento, Caserta, Napoli, Salerno, Bari, Foggia, Lecce, Potenza, Taranto, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria, Caltanissetta, Catania, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani; è stata concessa alla *Società Esercizî Telefonici*, con sede in Roma.

Delle linee telefoniche interurbane, meno le grandi linee e cioè le internazionali, le interregionali e le interprovinciali più importanti che sono rimaste allo Stato, tutte le altre linee interurbane, comprese alcune

internazionali colleganti piccoli centri di confine, sono passate all'industria privata.

Nella 1ª *zona*, le tariffe massime da applicare dalla Concessionaria, con decorrenza 1° luglio, ai telefoni urbani e nel primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore, alla data suddetta, per le reti e linee statali, con le seguenti riduzioni nelle tariffe di abbonamento relative sia agli apparecchi principali siti *nel raggio di tre chilometri dall'ufficio centrale*, sia agli apparecchi supplementari installati dalla Società concessionaria: del 5% per il primo anno di esercizio, del 7% per il secondo anno di esercizio, del 10% per il terzo anno di esercizio.

Son rimaste invariate le tariffe per gli apparecchi principali siti oltre il raggio di 3 Km., alle quali va aggiunta la tassa annua di L. 20 per ogni 200 metri o frazione di 200 metri, oltre il suddetto raggio.

Le *tasse di impianto* sono uguali alla metà del canone di abbonamento annuo fino a Km. 2 dalla centrale o sottocentrale. Oltre tale raggio è dovuto un supplemento di L. 10 ogni 20 metri o frazione.

Le riduzioni come sopra, si applicano, anche: alle tariffe per *derivazioni esterne aeree con apparecchi supplementari*, per i primi cento metri di derivazione dall'apparecchio principale, oltre i quali si applica la tassa di L. 20 per ogni 200 metri o frazione; alle tariffe per *derivazioni esterne con apparecchi supplementari, richiedenti l'occupazione di 2 coppie in cavo nel raggio di Km. 3 dall'apparecchio principale* e per i primi 2 Km. di derivazione, oltre i quali si applica la tassa di L. 20 per ogni 200 metri o frazione; alle tariffe per *derivazioni interne* ed a quelle per *derivazioni da portineria*, sempre però, purchè le derivazioni siano da apparecchi principali siti nel raggio di tre chilometri dall'ufficio telefonico centrale.

Nella 2ª *zona*, le tariffe massime da applicare nel primo triennio sono quelle in vigore per le reti e linee statali, anteriormente al primo luglio, con le seguenti riduzioni:

Per la rete urbana di Venezia (oltre 3000 abbonati):

Categoria speciale: da	L. 1200	a L. 1000
» A »	» 900	» 700
» B »	» 675	» 560
» C »	» 450	» 400

Per le reti con meno di 100 abbonati:

Categoria speciale: da	L. 625	a L. 450
» A »	» 440	a » 400
» B »	» 350	a » 300
» C »	» 250	a » 220

Nella 3ª *zona*, le tariffe massime che la Società concessionaria può applicare per il primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore per le reti statali con le seguenti riduzioni:

Reti urbane da 1 a 500 abbonati: riduzione del 25 % per le reti da 1 a 100 abbonati; riduzione del 20 % per le reti da 101 a 300 abbonati; riduzione del 5 % per le reti da 301 a 500 abbonati.

Reti urbane da 501 a 3000 abbonati: riduzione del 15 % per le reti da 501 a 1000 abbonati, riduzione del 5 % per le reti da 1001 a 3000 abbonati.

Reti urbane da 3000 a 10.000 abbonati: riduzione del 10 %. Le tariffe, quindi, risultano così ridotte:

Reti da 1 a 500 abbonati:

	Cat. spec.	Cat. A	Cat. B	Cat. C
da 1 a 100 abb. L.	470	330	260	235
» 101 a 300 » »	500	350	280	250
» 301 a 500 » »	590	420	330	250

Reti da 501 a 3000 abbonati:

da 501 a 1000 abb. L.	660	500	385	325
» 1001 » 3000 » »	740	555	430	325

Reti da 3001 a 10.000 abbonati:

1100	800	600	450

Nella 4ª *zona*, le tariffe massime da applicare nel primo triennio di esercizio sono quelle in vigore per le reti e linee statali, con le seguenti riduzioni:

Per le reti con meno di 100 abbonati:

Categoria speciale: da	L. 625	a L. 562,50
» A »	» 440	a » 396 —
» B »	» 350	a » 315 —
» C »	» 250	a » 225 —

Nella 5ª *zona*, le tariffe massime da applicare, nel primo triennio di esercizio, sono quelle in vigore per le reti e linee statali, anteriormente al 1° luglio, con le seguenti riduzioni:

Per le reti urbane aventi sino a 100 abbonati:

Categoria B	L. 250
» C	» 150

Per le reti urbane aventi da 100 a 300 abbonati:

Categoria A	L. 350
» B	» 300
» C	» 170

Per il *servizio interurbano*, le tariffe sono rimaste invariate, tanto per le linee rimaste allo Stato, quanto per quelle concesse alle Società private, e pur concorrendovi in una stessa comunicazione parte di linea statale e parte di linea sociale.

Durante l'ultimo anno del triennio di esercizio, il Ministero delle Comunicazioni elaborerà, d'accordo colle singole Società concessionarie, interpellando, ove lo ritenga opportuno un rappresentante degli abbonati, le nuove tariffe tenendo conto di tutte le spese e di tutti gli oneri delle Società, nonchè di tutti gli elementi comparativi di costo e di rendimento, sia all'interno che all'estero, e stabilendo per le comunicazioni interurbane, tariffe commisurate alle distanze indipendentemente dal numero delle diverse linee sociali impegnate nelle comunicazioni medesime, anche se appartenenti a più concessionari.

Le tariffe potranno essere soggette a revisione a richiesta, sia del Ministero delle Comunicazioni, sia della Società concessionaria.

L'invio di un avviso telefonico, destinato a prefissare una conversazione interurbana con un abbonato della rete urbana corrispondente, è gratuito. Se la persona, con cui si intende prefissare la conversazione, non è un abbonato di quella rete, l'avviso stesso, è inviato *per espresso*, al domicilio indicato, pagando la tassa di cent. 50. (Si aggiunge cent. 60 per ogni Km. o frazione di Km., se il recapito avvenga fuori del raggio di distribuzione gratuita dei telegrammi).

Fra gli obblighi delle Società concessionarie, nelle convenzioni stipulate con lo Stato, vi è quello della sistemazione e sviluppo degli impianti, in modo che, per la 1ª zona, i collegamenti urbani di nuovi abbonati debbono essere soddisfatti entro 30 giorni dalla data della domanda, nel termine di un anno per la rete telefonica urbana di Torino (Siemens), di due anni per quella restante di Torino, Pinerolo, Alessandria, Biella, Como e reti minori, di due anni e mezzo per la rete di Milano.

Per le altre zone, i collegamenti urbani di nuovi abbonati debbono nel termine di un anno essere eseguiti con la massima sollecitudine compatibile con le condizioni tecniche degli impianti, ed entro 30 giorni dalla richiesta, nel periodo posteriore al detto termine.

f. s.

Prenotazioni di posti sui treni.

E' noto per chi abbia per poco viaggiato all'estero che molte amministrazioni ferroviarie usano concedere, mediante il pagamento di una tenue tassa, la prenotazione dei posti nei principali treni. Tale sistema è quasi obbligatorio in America e in Inghilterra, ed è molto diffuso sulle linee delle amministrazioni ferroviarie del continente europeo: così in Francia, in Germania, in Svizzera, in Austria, ecc. La prenotazione del posto è indubbiamente un vantaggio per il viaggiatore, il quale può fissare il suo posto ventiquattro ore prima della partenza, scegliendo, in base alle disponibilità, il posto d'angolo o il posto presso il corridoio, il posto secondo la marcia del treno e così via e recarsi poi alla stazione con un certo comodo. Si evita così l'inconveniente dell'assalto alle vetture anche un'ora prima della partenza. Come si può ben immaginare, la prenotazione dei posti non può essere estesa

a tutti i posti del treno, occorrendo tenerne disponibili alcuni per il pubblico che non abbia preveduto in tempo di partire col treno stesso e così ancora la prenotazione deve essere limitata alle stazioni iniziali dei percorsi, alle vetture dirette e a quelle in servizio internazionale.

Più volte è stato chiesto per il passato che il sistema delle prenotazioni venisse adottato anche in Italia, in prima linea dall'Enit, ma poi la proposta è stata scartata dubitandosi che non potesse incontrare il favore del pubblico italiano. Di recente però gli studî sono stati ripresi e con fermo intendimento di attuare il provvedimento per il primo gennaio del prossimo anno, limitatamente ai principali treni delle principali linee. Non si può che plaudire: il pubblico e il servizio se ne avvantaggeranno.

Metropolitana Napoli-Pozzuoli.

L'inaugurazione della metropolitana ha incontrato largo favore nel pubblico partenopeo. La media dei biglietti venduti nei primi giorni di esercizio raggiunge i trentamila. Sono in studio facilitazioni per gli operai e facilitazioni per le persone che frequentemente vi hanno bisogno di servirsi della ferrovia; a questo ultimo scopo saranno istituiti speciali biglietti di abbonamento.

Relazioni ferroviarie con la Germania.

Una conferenza ferroviaria italo-germanica con l'intervento anche dei delegati svizzeri, ha avuto luogo di recente a Monaco, per studiare e concretare miglioramenti da apportarsi nelle tariffe dirette per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra le due nazioni intermedie: saranno aumentate notevolmente le corrispondenze.

Relazioni ferroviarie con l'Inghilterra.

Fra poco andranno in vigore speciali biglietti per comitive aventi lo scopo precipuo di favorire i viaggi delle comitive inglesi in Italia. I biglietti saranno venduti dalle ferrovie e dalle agenzie di viaggio inglesi.

Treno giornaliero di lusso fra Milano e Cannes.

Si dice che la Compagnia Internazionale delle carrozze con letti e dei grandi espressi europei abbia avanzato proposta al Ministero delle Comunicazioni per l'istituzione col prossimo anno, durante la stagione primaverile ed autunnale, di un treno composto esclusivamente di vetture *pulmann* o *belvedere* fra Milano e Cannes. Il tragitto sulla nostra riviera sarebbe fatto interamente di giorno allo scopo di porre in evidenza le bellezze della riviera italiana. Nel treno sarà fatto anche servizio di restaurant.

Nuovi servizi di vetture-letti.

Il servizio delle vetture-letti si va estendendo in Italia. Fino a ieri costituiva un vero e proprio servizio di lusso, oggi si democratizza perchè abbiamo servizi anche di seconda classe. Come si sa in molti stati esteri, in America e nel Nord dell'Europa il servizio con vetture-letti è una cosa abituale, normale. Esistono servizi anche di 3ª classe.

Intanto in Italia col 1° ottobre è stato istituito un treno composto esclusivamente di vetture letti fra Roma e Torino, con posti di 1ª e 2ª classe. Col 1° novembre altro treno, ugualmente con posti delle due classi, sarà istituito fra Roma e Trieste. Col 15 ottobre sarà inaugurato un servizio sempre delle due classi fra Milano e Brindisi coi treni 27 - 157 e 158 - 38.

Posti di seconda classe sono stati stabiliti coi seguenti servizi ordinari: Roma-Milano treno 36-37; Genova-Roma treno 5; Roma-Berlino con un servizio di nuova istituzione; Basilea-Zurigo-Genova; Vienna-Bolzano-Merano; Vienna-Roma (relativamente al percorso da Torino a Venezia).

Servizi di comitive per il prossimo anno 1926.

Crediamo sapere essere intendimento delle agenzie di viaggio italiane di continuare nel prossimo anno su vasta scala l'organizzazione delle comitive estere verso l'Italia, giovandosi delle particolari facilitazioni e riduzioni che offrono le tariffe italiane in confronto delle tariffe estere e dell'impianto d'organizzazione che rimarrà ancora a chiusura dell'Anno Santo. D'altra parte il pubblico degli stranieri che si è recato quest'anno in Italia in quantità superiore alle previsioni, ha dimostrato appunto con tale quantità di prediligere ad ogni altro il nostro Paese come meta di escursioni turistiche. Le condizioni di perfetta tranquillità e di perfetta organizzazione raggiunte ormai dal Paese hanno contribuito in prima linea come efficace propaganda.

Servizi diretti con la Russia.

In seguito al riallacciamento delle relazioni ferroviarie in via normale fra la Polonia e la Russia, le nostre autorità diplomatiche in quei due paesi hanno interessato il Ministero degli affari esteri, e questo a sua volta ha interessato il Ministero delle comunicazioni, per l'istituzione di un servizio diretto pel trasporto di viaggiatori e bagagli, limitatamente da una parte alle principalissime località della Russia e dall'altra a Roma, Milano e Genova. Secondo i tecnici l'istituzione di un tale servizio presenta qualche difficoltà a causa della differenza di valuta dei Paesi interessati sul percorso e delle fre-

quenti oscillazioni dei cambi. Però la riduzione della tariffa, dato che si possa arrivare ad essa negli accordi internazionali fra le amministrazioni ferroviarie, riuscirà, a quanto si prevede, molto laboriosa.

Attualmente esistono già servizî diretti di vetture e di tariffe fra l'Italia e la Polonia. E' evidente che il servizio diretto con la Russia sarà limitato solo alla tariffa e non alle vetture, data la diversità di scartamento delle rotaie.

Elettrificazione della linea del Brennero.

Per l'elettrificazione della linea del Brennero, precisamente del tratto Bolzano-Brennero, l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha ricevuto autorizzazione ad assumere impegni per l'importo di 60.000.000. La somma verrà stanziata per 30.000.000 in ciascuno degli esercizi finanziari 1925-26 e 1926-27. Il Ministero delle Finanze provvederà, mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che crederà più opportuni, i fondi occorrenti relativi agli impegni della somma.

Come si sa la Svizzera ha già provveduto alla elettrificazione della linea del Gottardo. E' sommo interesse dell'Italia che la concorrente linea del Brennero sia messa anche tecnicamente in condizioni da competere con quella del Gottardo, in previsione anche che col tempo parificandosi il valore della moneta la situazione di vantaggio dell'Italia attualmente mantenuta in base principalmente al minor prezzo del trasporto, abbia a mantenersi.

a. l.

Il raid di De Pinedo.

Il Comandante De Pinedo sta compiendo il più lungo fra tutti i raids eseguiti. Il percorso è di 55.000 Km., ossia più di 360 ore di volo e supera così di molto i 44.000 Km. compiuti dagli americani nel giro del mondo. Decisa a conquistarsi questo primato aeronautico, l'America coadiuvò con ogni mezzo, collocando navi e magazzini di materiale lungo le rotte precedentemente percorse dai componenti la spedizione. La potenza finanziaria fu perciò la base del successo aereo. I due italiani partirono con un solo apparecchio attraversando

A.R.A. 4
A RIEMPIMENTO AUTOMATICO
QUANDO LA PENNA NON COSTRINGE A INTERRUZIONI, LA FANTASIA CREA CON MAGGIOR FACILITÀ
PENNA "AURORA"
VIA BASILICA 9 TORINO

le regioni ed i climi più svariati, senza che nè navi nè persone li seguissero lungo la rotta.

Il Governo Americano dichiarò d'aver speso oltre 5.000.000 di lire per soli rifornimenti (di olio, benzina, ecc.) ed indennità al personale. Forse la spesa totale non è lontana dai 100 milioni di lire, ma anche con soli 5 milioni si ha già un costo di oltre *L. 115* per Km.

Il raid Roma-Melbourne-Tokio-Roma, preventivato in L. 700.000, darebbe al Km. una spesa di *L. 13*, quindi anche se il costo effettivo fosse il doppio si avrebbe sempre una spesa eccezionalmente minima, di molto inferiore a tutti gli altri raids.

Da solo, il Comandante De Pinedo, studiando pubblicazioni, carte ed opere voluminose, ha potuto stabilire l'itinerario del raid fissando esattamente i punti di tappa, le rotte, la distribuzione dei rifornimenti, ecc., tenendo conto, per ogni regione e località, delle caratteristiche geografiche, delle condizioni politiche e meteorologiche, delle risorse del paese, dei servizi di comunicazione, ecc.

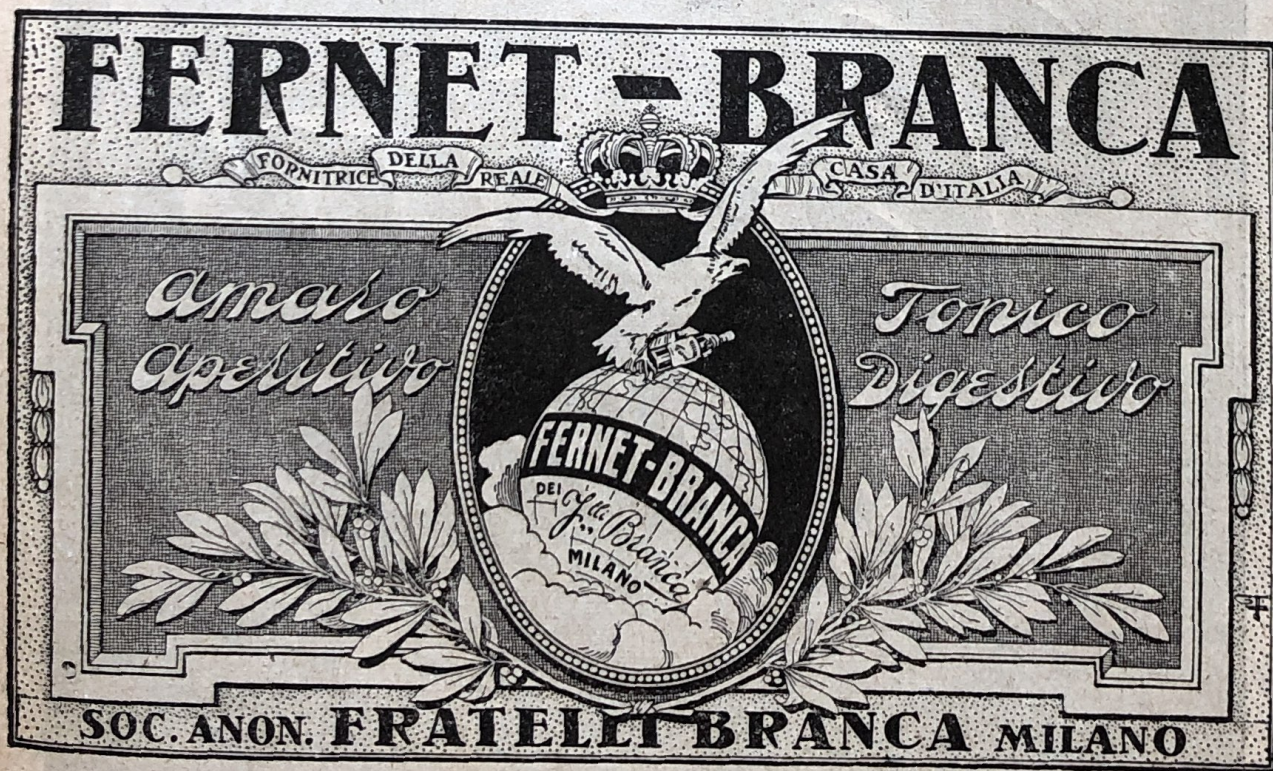
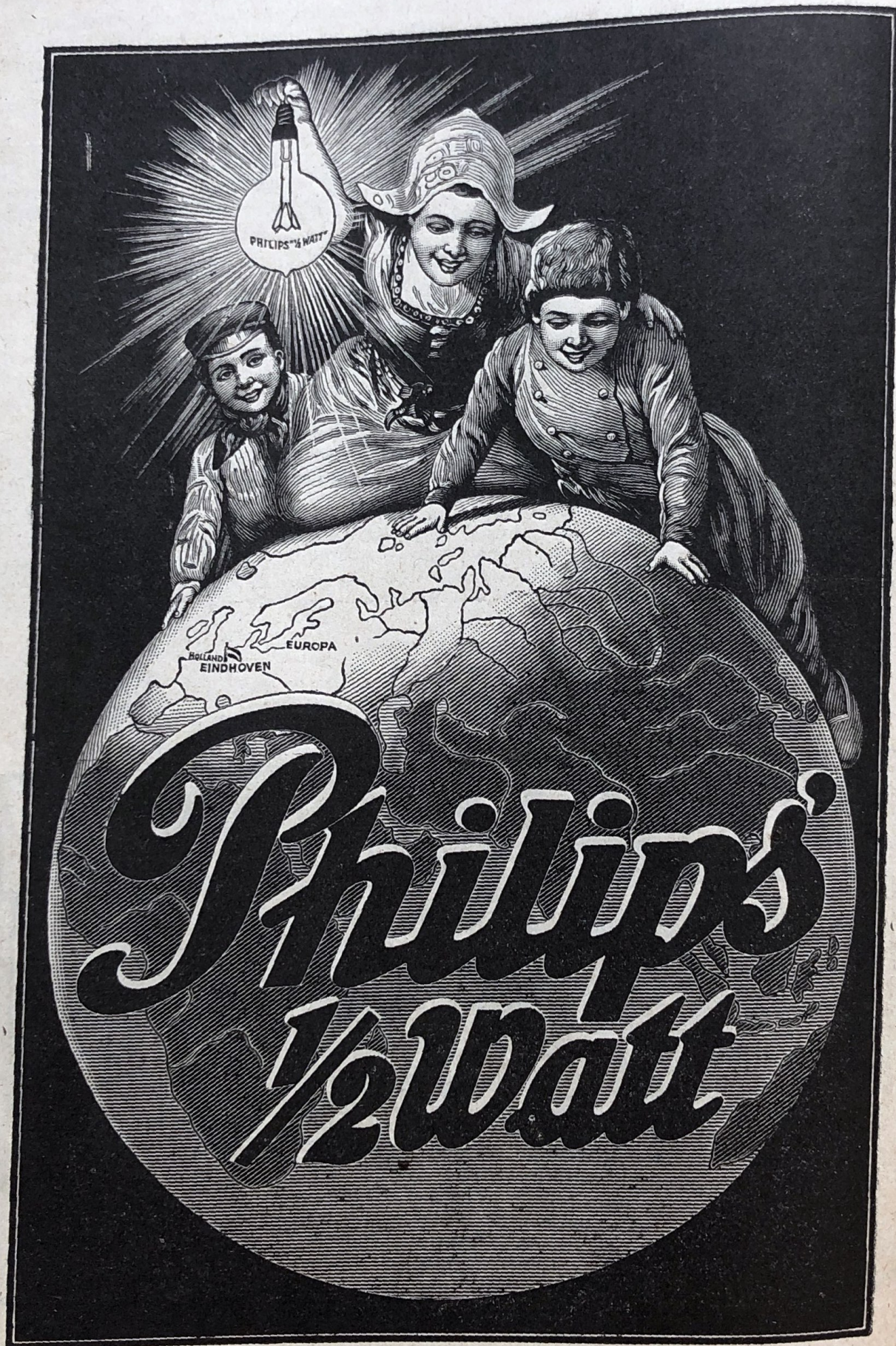
Il difficilissimo compito fu un poco agevolato dal fatto che, usufruendo d'idrovolante, nello studio dell'amarraggio in mare e la relativa scelta dei luoghi costieri di tappa, fu aiutato dalle carte dettagliate già esistenti ad uso della navigazione marittima. Non così l'amarraggio sui fiumi dei quali nessun geografo si è finora interessato per questa possibilità.

Profondo motivo di studio fu la scelta dell'apparecchio, poichè necessitavano massime doti di resistenza, di velocità, da carico, di consumo, ecc. L'idroplano prescelto fu l'*S 16* con motore 450 HP, al quale vennero fatti diversi perfezionamenti in modo da renderlo atto a sostenere le più dure prove contro vento, acqua e sole.

L'attrezzatura marinaresca che dà il modo, al velivolo di De Pinedo, di tenere il mare nel caso si trovi lontano dalla costa e nessuna nave possa dargli aiuto, non si basa che sulla vela.

Le aste del fiocco e la pennola sono state costruite in duralluminio e così pure il timone in tutto simile a quello d'un cutter. Il fiocco viene messo all'estremità della prua, il timone lateralmente allo scafo il più possibile verso poppa, con sistemazione da ambo i lati, dato che deve trovarsi sottovento affinchè funzioni efficacemente sia come timone che come deriva.

Per l'ancoraggio dell'apparecchio vi è un ancorotto di 15 Kg. appositamente fabbricato. Oltre alla cassetta dei viveri di riserva sufficiente per 4 o 5 giorni, il Comandante De Pinedo ha con sè una piccola macchina cinematografica ed una macchina fotografica panoramica nonchè il bagaglio personale, medicinali, e, coi varî pezzi di ricambio, un'intera elica. Per preservare l'apparecchio durante le soste

PHILIPS "½ WATT"
HOLLAND
EINDHOVEN
EUROPA
Philips'
½ Watt

lo si ricopre nei suoi punti più importanti (motore, serbatoi, ecc.) con delle speciali cappe. Tutto il materiale di necessità e di riserva è racchiuso in cassette apposite costruite in legno compensato o in alluminio e sistemate nello scafo su mensolette e fissate con cinghie.

Il rifornimento della benzina è stato affidato alla potentissima Società Inglese «Shell-Wese» che ha agenzie in tutto il mondo, la quale si è impegnata a far trovare la benzina nelle varie località richieste dal Comandante De Pinedo. Lo stesso impegno ha preso la « Società Wakefield » pel rifornimento dell'olio.

Per non dover inviare personale apposito, anche i pezzi di ricambio sono stati spediti in cassa ai Consolati Italiani. Un apparecchio completo è stato inviato ad Hong-Kong, sebbene ormai possiamo prevedere che i due italiani ritorneranno trionfalmente sul medesimo *S 16* col quale sono partiti e che ha portato attraverso tre continenti il nome di « Savoia » sventolando nei porti, sulla sua sistemazione velica, la bandiera d'Italia.

Un Istituto di diritto aeronautico in Germania. — E' stato eretto a Koenigsberg un Istituto di diritto aeronautico il cui scopo è di collaborare con tutti gli enti aeronautici esteri per promuovere e sviluppare il diritto aeronautico internazionale.

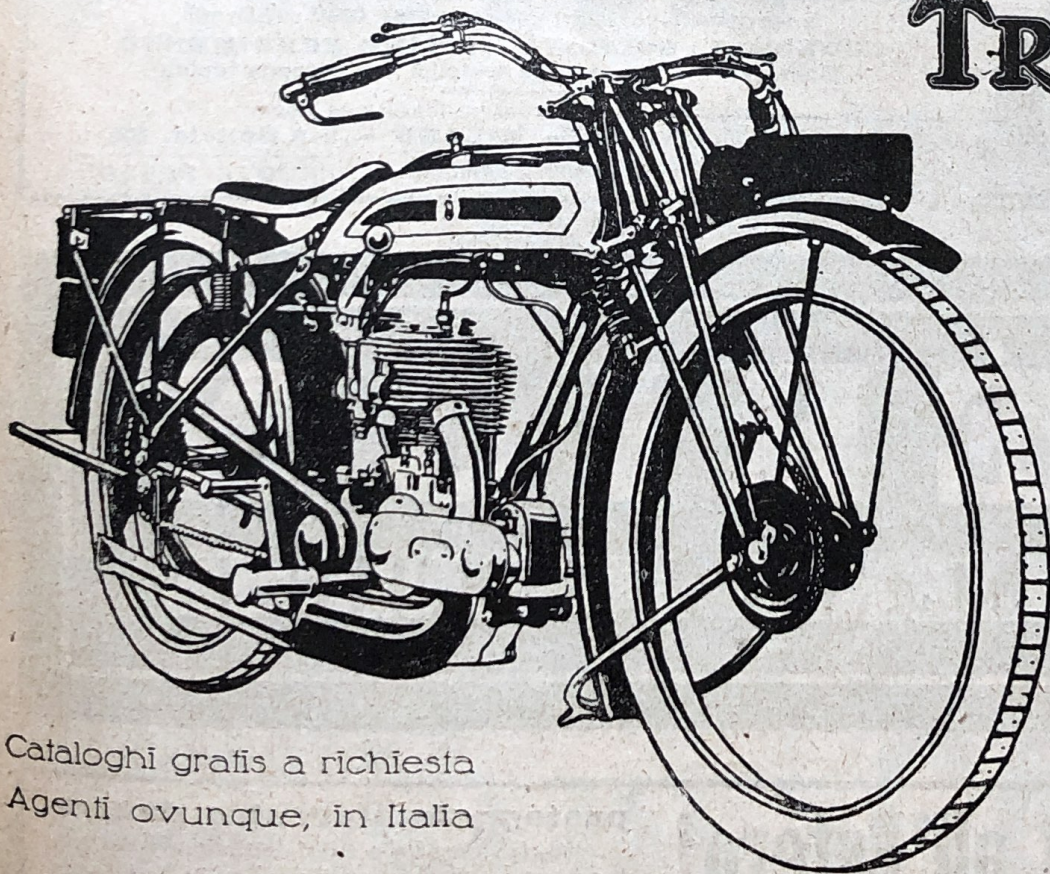
Aereotrasporti in Albania. — Dato il successo e l'entusiasmo albanese per il traffico aereo, organizzato dai Tedeschi fin dall'aprile scorso, è stato deciso di prolungare la linea Scutari-Tirana-Valona e d'includervi la città di Korka. Recentemente è stato anche inaugurato il servizio aereo postale.

Malgrado la montuosità della regione ed il tempo sfavorevole, i servizi si svolgono regolarmente e senza il minimo incidente.

Protezione aerea di raccolti. — La Compagnia Aerea Commerciale sorta negli Stati Uniti, con sede a Macon in Georgia, ha per scopo la protezione dei raccolti. Con l'aiuto dell'aviazione militare ha iniziato delle esperienze.

È stato creato un tipo di velivolo speciale e 18 di questi apparecchi sono quest'anno in servizio nei campi di cotone del Sud.

Posta aerea. — Il Ministro delle Poste Inglesi fa rilevare i vantaggi dei servizi postali aerei. Ad esempio: lettere impostate di sera nelle varie Provincie del centro dell'Inghilterra, giungono a destinazione a Zurigo ed a Milano con la prima consegna della posta della seconda mattina dopo la data di impostazione, con un vantaggio di mezza giornata e più sull'ordinario servizio postale.

Inviando la posta a Basilea e prendendo la coincidenza dei treni espressi notturni per l'Italia, si risparmiano almeno 12 ore sul

tempo di trasmissione delle lettere per le principali città italiane.

Un record di velocità. — L'aviatore Köhler con aeroplano « Junkers » ha compiuto il percorso Berlino-Warnemünde (224 Km.) in 65 minuti. Un treno diretto vi impiega quattro ore.

Corno esponenziale. — E' il nome d'un nuovo tipo di apparecchio acustico per l'individuazione di aeroplani che il War Departement ha ordinato all'Arsenale di Frankford.

Il nuovo apparecchio dovrebbe superare gli attuali (detti Telesitometri) dando risultati con maggiore accuratezza e funzionando a distanze molto forti, coadiuvando così efficacemente i tiri antiaerei.

Il servizio di trasporto di bagagli per i passeggeri delle linee aeree tedesche. — Per un accordo intervenuto fra le Società di Navigazione tedesche e fra le ferrovie tedesche e svedesi, i viaggiatori delle linee aeree Berlino-Warnemünde–Stoccolma, Dresda–Berlino-Malmö, Amburgo-Malmö, avranno diritto a spedire i proprî bagagli per ferrovia dietro presentazione del biglietto di viaggio sulle linee aeree predette.

Corso di agenti specializzati per la navigazione aerea. — Presso lo stabilimento di prove aeronautiche di Berlino si terrà prossimamente un corso di agenti di polizia specializzati per la navigazione aerea. Vi prenderanno parte più di 50 agenti di polizia che verranno riuniti a Berlino da tutte le parti della Germania. Il corso ha lo scopo di mettere al corrente gli agenti destinati ai campi di tutte le prescrizioni sulla navigazione aerea.

Il più grande faro aereo. — Il più grande faro aereo del mondo emettente un raggio luminoso della potenza di un miliardo di candele sorge sul monte Afrique, vicino a Digione. Lo scopo di questo faro è di servire di punto di riferimento per i piloti che battono la rotta Parigi-Algeri; è visibile ad una altezza di 152 metri dalle coste inglesi a Bruxelles, da Francoforte sul Meno a Milano, da una distanza cioè di circa 483 chilometri. Questo faro è il primo di una serie che dovrà essere costruita per illuminare le rotte aeree europee. La sua costruzione era stata iniziata dallo Stato Maggiore Generale Francese nel 1918 per assicurare alle squadriglie di bombardamento notturno il ritorno alle loro basi; l'armistizio ne aveva ritardato l'ultimazione. I proiettori sono messi in modo tale che la luce può vedersi sotto qualunque angolo.

Nuovo record mondiale di velocità. — A Montecelio il 6 maggio u. s. il Comandante di Gruppo De Bernardi ha battuto il record mondiale di velocità con 250 kg. di carico.

Il valoroso pilota aveva già da tempo opportunamente preparato un apparecchio *Fiat C. R.* 300 HP ed aveva eseguito numerose prove di volo per avere la sicurezza di battere il record mondiale di velocità su un percorso di 500 km., record già detenuto dalla Francia e precisamente dal pilota Doret su monoplano *Devoitine*.

Il record è stato tentato sul percorso Montecelio-Cerveteri-Ostia-Montecelio. I Commissari dell'Aero Club d'Italia, Ing. Pedace e Dandolo ed i signor Solari hanno controllato la prova.

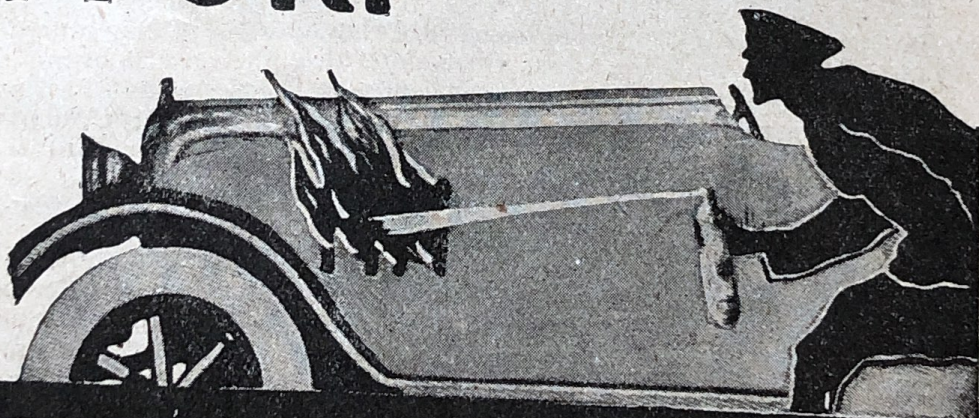
Il volo si è svolto regolarissimo e veloce ed i passaggi hanno confermato che il valoroso De Bernardi doveva distanziare il record francese. Infatti i 500 km. venivano terminati brillantemente in meno di due ore di volo alla rilevante velocità media di 254 km. orari superando di 30 km. circa il precedente **record.**

Effetto delle radiazioni ad alta frequenza sui piccioni viaggiatori. — Avendo lanciati parecchi piccioni viaggiatori in vicinanza di una antenna nel momento in cui si trasmettevano dei messaggi radiotelegrafici, si osservò che gli uccelli, sotto l'influenza delle onde elettriche, perdevano il senso di direzione e giravano in circoli, completamente disorientati: ciò dimostra che le onde elettriche hanno una sensibile influenza sugli esseri viventi. Giorgio Lakhovsky presenta (in *Radio Revue*, n. 31) una teoria, secondo la quale gli esseri viventi sono capaci di emettere delle radiazioni e di ricevere e segnalare delle onde. Egli spiega così le migrazioni di certi uccelli: gli esseri volanti possiederebbero infatti una grandissima capacità di emissione e di ricezione delle onde, perchè essi sono capaci di allontanarsi dal suolo.

f. p.

Gli apprendisti negli alberghi.

Abbiamo nel numero di luglio della Rivista (pag. 809) lamentato che nel nuovo contratto nazionale del personale d'albergo stipulato in Roma nel maggio scorso non si fosse tenuto in sufficiente conto la necessità di spronare gli apprendisti a frequentare le Scuole Alberghiere e gli albergatori all'obbligo di farle frequentare. Ora con piacere rileviamo che la Sezione romana dell'Associazione Italiana Al-

bergatori nel contratto di lavoro locale ha incluso un articolo che riguarda l'apprendistato e che ci sembra meritevole di essere segnalato, giacchè risponde ai desideri da noi espressi.

Apprendistato. — Art. 5. Ogni albergatore assumerà un numero di apprendisti corrispondente all'importanza e possibilità dell'Azienda.

L'apprendista dovrà avere i requisiti che saranno fissati dalla costituenda scuola per gli apprendisti d'Albergo del Comune di Roma.

L'apprendistato avrà la durata di due anni.

Il primo anno sarà di prestazione gratuita salvo la quota parte di percentuale fissata in punti uno. Il secondo anno sarà retribuito con salario.

Gli apprendisti hanno l'obbligo di frequentare la scuola istituita dal Comune di Roma.

Agli apprendisti non verrà rilasciato il libretto di lavoro finchè non abbiano compiuto il tirocinio e corso scolastico di cui sopra.

Un'altra buona notizia ci è comunicata e cioè che nello Statuto dell'Ufficio di collocamento nazionale per il personale alberghiero recentemente istituito in Roma è stato previsto un contributo alle Scuole Alberghiere. Accogliamo questa notizia se non altro come un sintomo di un più vivo interessamento (per alcuni centri si dovrebbe dire di una meno impressionante apatia) degli albergatori italiani verso le scuole che preparano gli addetti alla loro professione.

Nel fascicolo luglio-ottobre 1925 de *L'Arte*, *Adolfo Venturi* prosegue nella rivelazione di opere leonardesche finora misconosciute o ignorate, la maggior parte però esposte nei Musei e nelle raccolte private straniere. Tra le opere rimaste in patria, oltre ad alcuni prodigiosi disegni del Gabinetto delle Stampe agli Uffizi di Firenze, è da ricordare un **paliotto** per funzione di defunti, prezioso oggetto del **Museo Poldi Pezzoli** di Milano, che l'A. ritiene abbia fatto parte con ogni probabilità dei paramenti sacri che il 22 agosto 1497 Lodovico il Moro donò alla chiesa delle Grazie a ricordo della moglie Beatrice d'Este, e i cui ricami (Cristo uscente dal sarcofago nel retto e, nel verso, il pellicano e un fregio di efebi fra tralci vitinei) furono condotti su disegno di Leonardo.

Crediamo che susciterà vivaci discussioni l'attribuzione che *Georg Gronau* fa nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1925, dei noti **ritratti di Guidobaldo da Montefeltro** alla Galleria Pitti **e di Elisabetta Gonzaga** agli Uffizi, i quali, dopo disparate attribuzioni (Mantegna e Giacomo Francia, Bonsignori, Francesco Caroto), sono assegnati dal Venturi ad uno scolaro del Francia. Il Gronau, stabilito che i due ritratti sono di una sola mano e che si dovevano fare *pendant*, riprende e fa propria l'opinione manifestata fin dal 1905 dal francese Durand-Gréville, che cioè essi sono opera di Raffaello. Non ci è possibile seguire l'A. nelle sue sottili argomentazioni, solo osserviamo che, se l'attribuzione riuscirà accetta alla critica, cadrà senz'altro l'accusa già mossa ai Montefeltro di non aver apprezzato e aiutato il genio del figlio di Giovanni Santi.

Un'affermazione d'italianità e un'opera di bellezza è la nuova chiesa di **S. Giovanni dei Cavalieri** che il 24 giugno di quest'anno è stata consacrata e che sta per essere compiuta nella piazza del Mandrachio **a Rodi.** L'architetto Florestano di Fausto che l'ha progettata in forme romanico-ogivali si è ispirato allo stile maschio e fiero dei monumenti medioevali della bell'isola. Si slancia accanto una salda torre campanaria, per la quale la marina d'Italia ha offerto la campana maggiore. Ornamento del tempio sarà una *Via Crucis* in pietra, alla quale sta lavorando quel nobile artista che è Antonio Maraini. Da *L'Illustrazione Italiana*, 5 luglio 1925.

Nel *Bollettino d'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione*, giugno 1925, G. B. Mannucci rende conto del contenuto della Sala archeologica che si è testè aggiunta al **Museo di Pienza**, mercè il dono della nobil donna signora Caterina Landi Newton, provocato dall'interessamento dello stesso Mannucci, il valoroso direttore del detto Museo e sagace illustratore della sua patria. La raccolta Newton consta di più di 500 oggetti di scavo eseguito fortuitamente nel 1860 circa al Borghetto, località del Comune di Pienza; essi starebbero a provare che ivi fu probabilmente il maggior centro etrusco poi romano della Val d'Orcia. Nella raccolta figurano ariballi, unguentari, oinochoe, anfore in terra gialla o in bucchero e di forme rozze; vengono poi anelli, fibule, specchi, graffiti, vasi bronzei, strigili, vasi di tipo campano del III-II sec. a. C. ed anche frammenti di vasi aretini.

Un contributo nuovo e notevole porta *A. Kinsley Porter* in *Dedalo*, luglio 1925, allo studio del **portale romanico della cattedrale di Ancona,** giungendo alla conclusione che il protiro è più antico del vero portale, che il primo (in marmo di Verona), per evidenti rapporti con quello della cattedrale di Verona (opera di maestro Nicolò, 1139), è a questo posteriore di qualche poco (probabilmente tra il 1156 e il 1178) ed opera di un seguace di Nicolò, e che il portale fu rifatto nel XIII secolo.

Nella quaresima di quest'anno è stata scoperta la **decorazione pittorica dell'abside della basilica del Santo a Padova,** dovuta ad Achille Casanova. E' un'opera di vastissime proporzioni, condotta con nobiltà di arte ma che non raggiunge l'unità di altre decorazioni, ad esempio di quelle dell'abside e della cupola lauretane. Il pittore bolognese vi ha rappresentato in figure maestose o doloranti i libri dell'Antico Testamento, degli Angeli

che portano i reliquiari del Santo, i Santi francescani, i patroni della città, i fanciulli che muovono incontro alla salma di Antonio e la traslazione del suo corpo. (Da articolo di *Cesare Michelotto* ne *L'Arte Cristiana*, giugno-luglio 1925).

Un raro cimelio è stato donato al **Museo Nazionale di Firenze** dal nobile Giuseppe Vai Geppi. Si tratta di un *busto* in profilo *di Francesco dei Medici*, eseguito in cera colorata — come fu di moda nella seconda metà del Cinquecento — da Benvenuto Cellini in Pisa verso il 1570 o poco prima e dal granduca inviato in dono alla famigerata Bianca Cappello. (Dal *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, aprile 1925).

Nella lombarda Cattedrale di **Casale Monferrato** sorge, come una chiesa a sè — per la disposizione topografica e per lo stile — la *Cappella di S. Evasio*, armonico progetto di Benedetto Alfieri e che è la miglior opera che il Settecento abbia creato nella città. I marmi che la decorano sono dovuti in parte a Stefano Bettinelli da Viggiù, in parte (i bassorilievi ellittici con episodi della vita del Santo e quelli dell'altare) a Giovanni Battista Bernier torinese; l'affresco della vôlta a Giovan Battista Ronchelli da Varese. (Da articolo di L. Mina in *Rivista di Storia, Arte, Archeologia per la provincia di Alessandria*, gennaio-marzo 1925).

GUSTAVO BRIGANTE COLONNA. – *Roma Papale* – Firenze, F. Le Monnier, 1925: L. 10.

E' un'accolta di articoli briosi, di piacevolissima lettura, graziose *causeries* nello sterminato campo della storia e della cronaca dell'Urbe medioevale e moderna, cui aggiungono interesse delle rare documentazioni fotografiche. Citiamo, fra i più interessanti capitoli, quelli dedicati al triregno, alla bandiera del Papa, alle catene di S. Pietro, a Tivoli, a Villa Borghese, alle molte macchiette della Roma di ieri e d'oggi.

GRASSI G. – *Il dialetto di Martina Franca. Parte prima: fonetica* – Stab. Tip. Aquaro e Dragonetti, Martina Franca, 1925, pag. 92.

Si tratta di un dotto ed accurato studio, frutto di lunghe, faticose e diligenti ricerche intorno al dialetto di Martina Franca, che, differenziandosi per peculiarità fonetiche e morfologiche sia dai dialetti baresi come dai salentini, è ritenuto comunemente difficilissimo. Certo esso è quanto mai caratteristico.

BERGNA P. C. – *La Missione Francescana in Libia* – Stab. « Nuove Arti Grafiche », Tripoli, 1924, pag. 190, 3 ill. fuori testo: L. 10.

PELLEGRINI F. M. – *In Val di Serchio: Borgo a Mozzano e Pescaglia nella storia e nell'arte* – Tipogr. Editr. G. Giusti, Lucca, 1925, pag. 296, numerose ill.: L. 25.

E' uno studio monografico assai interessante che illustra le memorie d'interesse storico-artistico del Comune di Borgo a Mozzano e di quello di Pescaglia, unitamente alle vicende storiche di quelle terre ed al loro interesse turistico ed economico attuale. Nella frazione di Puticiano v'è un trittico di Andrea da Pistoia della prima metà del secolo XV, assai interessante; ivi è pure un ciborio dei Della Robbia; a Portigliano delle interessanti statue in legno colorato del secolo XIV; non meno interessante la rocca di Mozzano e il castello di Anchiano. Ma queste non sono se non alcune fra le più notevoli opere d'arte di quella terra così pittoresca e degna d'essere visitata. Il volume del Pellegrini vi contribuirà indubbiamente, adornato com'è da molte fotografie non tutte purtroppo nitidamente riprodotte.

BONIFACIO G. – *La metropoli del mondo: Grea New York.* – Ed. Licinio Cappelli, Trieste, 1925, pag. 55: L. 5.

E' un interessante e brillante studio sulle caratteristiche della grande metropoli americana con numerosi dati statistici interessanti anche dal punto di vista urbanistico.

Catalogo della Gipsoteca Canoviana di Possagno (con prefazione di U. Ojetti e note biografiche di G. Fogolari) – Milano, Casa Editrice Bestetti e Tumminelli, 1925: 48 tav. e 62 pag. di testo.

Il volumetto edito con eleganza di tipi contiene l'accurata descrizione dei monumenti e dei gessi esposti nel ben noto tempio del Canova di Possagno. Gino Fogolari scrisse per questo catalogo un bel cenno biografico sul Canova, mentre Ugo Ojetti in una vibrante prefazione sottolinea quale sia l'importanza della raccolta canoviana di Possagno.

Statistica dei Soci al 30 settembre 1925.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 settembre 1925		N. 192.447
Nuovi Soci per il 1925 inscritti alla stessa data		» 70.098
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924 . . .	N. 56.794	
Soci Vitalizi inscritti al 30 settembre 1925 . . .	» 7.228	
		64.022
Totale Soci . .		N. 326.567

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: { *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7